



Evaluación Específica de Desempeño
Programa Presupuestario

E212 AUTOPISTAS DE CUOTA DE CALIDAD, EFICIENTES Y SEGURAS

Ejercicio Fiscal 2023

Red Estatal de Autopistas de
Nuevo León (REANL)



Programa Anual de Evaluación 2024.



Evaluación Específica de Desempeño

Programa Presupuestario

E212 AUTOPISTAS DE CUOTA DE CALIDAD, EFICIENTES Y SEGURAS

Ejercicio Fiscal 2023

Red Estatal de Autopistas de
Nuevo León (REANL)



Noviembre de 2024

Glosario de Términos

Análisis de Gabinete: Conjunto de actividades que involucra el acopio, la organización, la sistematización y la valoración de información concentrada en registros administrativos, bases de datos, evaluaciones internas y/o externas, documentación pública, documentos oficiales y normativos.

Aspectos Susceptibles de Mejora (ASM): Compromisos que mediante un posicionamiento institucional asumen los entes públicos para introducir mejoras a programas presupuestarios, actividades institucionales específicas y programas y proyectos de inversión, sustentadas en las recomendaciones provenientes de una evaluación externa que identifica fortalezas, debilidades, oportunidades y amenazas.

Beneficiarios: Población o área de enfoque; en el caso concreto de áreas de enfoque se hace referencia a beneficiarios agregados que se definen como zonas, comunidades, familias, población vulnerable, instituciones y organismos, entre otros.

Clave Presupuestaria: Es el conjunto de dígitos que conforman el instrumento para sistematizar e identificar la información del presupuesto de egresos, de acuerdo con las clasificaciones: Administrativa, Funcional, Programática, y Económica; así mismo vincula las asignaciones y transferencias del presupuesto con el origen de los recursos, con la ejecución de los recursos mediante el Clasificador por Objeto del Gasto; permite la identificación del ejercicio fiscal y área geográfica donde se ejecuta el gasto, y se constituye en un medio de control que integra las categorías y elementos programáticos, para el seguimiento y evaluación del gasto público.

CONAC: Consejo Nacional de Armonización Contable.

Diagnóstico Situacional: Documento descriptivo que justifica la existencia de un Programa Presupuestario o Actividad Institucional Específica a incluirse en la Ley de Egresos del Estado de Nuevo León.

Ente Público: A las dependencias, entidades y tribunales administrativos de conformidad con lo establecido en los artículos 18, 39 y 51 de la Ley Orgánica de la Administración Pública para el Estado de Nuevo León.

Evaluación: Análisis sistemático y objetivo de las políticas, los programas presupuestarios y el desempeño institucional, que tiene como finalidad determinar la pertinencia y el logro de sus objetivos y metas, así como su eficiencia, eficacia, calidad, resultados e impacto.

Evaluación Específica de Desempeño: Analiza a partir de una valoración sintética el desempeño de los Programas Presupuestarios y Actividades Institucionales Específicas, se enfoca en el avance de

cumplimiento de los objetivos y metas programadas a través del seguimiento de los indicadores de desempeño.

Indicadores de Desempeño: Expresión cuantitativa o, en su caso, cualitativa, correspondiente a un índice, medida, cociente o fórmula, que establece un parámetro del avance en el cumplimiento de los objetivos y metas. Dichos indicadores podrán ser de tipo estratégico o de gestión y en las dimensiones de eficacia, eficiencia, calidad y economía.

Indicador de gestión: Indicador de desempeño que mide el avance y logro en procesos y actividades, es decir, sobre la forma en que los bienes y servicios públicos son generados.

Indicador Estratégico: Indicador de desempeño que mide el grado de cumplimiento de los objetivos de las políticas públicas y de los programas presupuestarios que impactan de manera directa en la población objetivo o área de enfoque.

Instancia Técnica Evaluadora (ITE): Se refiere a la Instancia de Evaluación Externa responsable de ejecutar la evaluación del programa o fondo federal, designada por la Secretaría mediante proceso de contratación.

Matriz de Indicadores para Resultados: Herramienta de la planeación estratégica que en forma sencilla y armónica establece con claridad los objetivos de un Programa Presupuestario y de una Actividad Institucional Específica, señala su alineación con la Planeación del Desarrollo Estatal y los Objetivos de Desarrollo Sostenible, incorpora indicadores que miden objetivos y metas esperadas, identifica los medios para obtener y verificar la información de los indicadores, describe los bienes, servicios y subsidios que se entregan a la sociedad; así como los insumos y actividades necesarias para producirlos o entregarlos, incluyendo los supuestos o factores externos que influyen en el cumplimiento de los objetivos de los programas presupuestarios y de las actividades institucionales específicas, como resultado de la aplicación de la Metodología de Marco Lógico.

Medios Sustantivos: Las acciones necesarias para lograr el objetivo central del Árbol de Objetivos y que se encuentran dentro del marco institucional del Programa.

Metodología de Marco Lógico: Herramienta de planeación estratégica basada en la estructuración y solución de problemas, que permite organizar de manera sistemática y lógica los objetivos de un Programa y sus relaciones de causalidad; posibilita identificar y definir los factores externos que pueden influir en el cumplimiento de objetivos, y proporciona elementos para evaluar el avance en su consecución y examina el desempeño del Programa en todas sus etapas. Asimismo, facilita el proceso de conceptualización y diseño de programas públicos a través de la Matriz de Indicadores para Resultados.

Monitoreo: Proceso continuo que usa la recolección sistemática de información, como indicadores, estudios, diagnósticos, entre otros, para orientar a los servidores públicos acerca de los avances en el logro de objetivos de una intervención pública respecto a los resultados esperados.

PbR Estatal: Aprobación, asignaciones (Dependencias) o Transferencias (Entidades) de presupuesto de egresos por parte de la SFyTGE mediante los Programas Presupuestarios registrados para el Ejercicio Fiscal 2023.

PED: Plan Estatal de Desarrollo 2022 – 2027.

Población o Área de Enfoque Atendida: Beneficiarios efectivos que reciben los bienes y/o servicios que componen un Programa en un ejercicio fiscal determinado.

Población o Área de Enfoque Objetivo: Beneficiarios que el Programa tiene planeado o programado atender en un período de tiempo pudiendo responder a la totalidad de la población potencial o sólo una parte de ella.

Población o Área de Enfoque Potencial: Población o área de enfoque total que presenta un problema o necesidad que justifica el diseño de un Programa y que es elegible para recibir los beneficios que el Programa entrega de acuerdo con su diseño de atención, sean estos beneficios bienes o servicios.

Pregunta Metodológica: Pregunta de investigación que se formula de manera precisa y clara, de tal manera que no exista ambigüedad respecto al tipo de respuesta esperada.

Presupuesto basado en Resultados (PbR): Proceso basado en consideraciones objetivas para la asignación de recursos económicos hacia aquellos Programas que sean pertinentes y estratégicos para obtener los resultados esperados y, cuyo aporte sea decisivo para el desarrollo sostenible.

Problema o necesidad: Refiere a una situación que denota inconveniencia, insatisfacción, o un hecho negativo evidente por la forma en que afecta a una población o área de enfoque, que justifica la intervención pública mediante un Programa, ya sea porque atiende a una condición socioeconómica no deseable o a cualquier demanda pública que deba ser atendida por una función de gobierno.

Programa: Programa Presupuestario evaluado.

Programa Presupuestario: Se refiere a la categoría programática que permite organizar, en forma representativa y homogénea, las asignaciones de recursos y cuya identificación corresponde a la solución de un asunto o problema de carácter público, que de forma directa o intermedia entrega bienes o presta servicios públicos a una población objetivo o área de enfoque claramente identificada y localizada, y que debe clasificarse en atención a lo establecido en el Acuerdo por el que se emite la Clasificación Programática publicado por el Consejo Nacional de Armonización Contable (CONAC) en el Diario Oficial de la Federación de fecha 8 de Agosto de 2013.

Reglas de Operación: Disposiciones normativas que describen la mecánica de operación de un Programa Presupuestario que tienen como objetivo establecer de forma clara y precisa los elementos operativos que garanticen la administración de los recursos públicos asignados con criterios de eficiencia, eficacia, economía, transparencia y honradez para el logro de sus fines y objetivos. Las ROP se encuentran reguladas en la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria (LFPRH) y el Presupuesto de Egresos de la Federación (PEF).

TdR: Términos de Referencia que describen el propósito de la evaluación y establecen una definición clara de hacia dónde debe ir dirigido el enfoque de evaluación.

Tipos de Apoyo: Los apoyos otorgados y sus características particulares, tales como los montos en que pueden entregarse, sus modalidades, la periodicidad de la entrega, cómo se entregan, entre otros.

Unidad Técnica de Evaluación (UTE): La Secretaría de Finanzas y Tesorería General del Estado en su carácter de instancia técnica a la que se refiere el artículo 134 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Valor Público: Según Moore (citado en BID y CLAD, 2007) se crea cuando se realizan actividades capaces de aportar respuestas efectivas y útiles a necesidades o demandas, las cuales debe ser políticamente deseables como consecuencia de un proceso de legitimación democrática, de propiedad colectiva, caracterizando así su naturaleza pública, y generen información sobre los cambios sociales (resultados) que modifiquen ciertos aspectos del conjunto de la sociedad o de algunos grupos específicos reconocidos como destinatarios legítimos de los bienes públicos.

Contenido

Glosario de Términos.....	3
Resumen Ejecutivo.	9
Valoración global de la evaluación aplicada al Programa.....	21
Introducción.....	22
Contextualización General del Programa.	25
 Capítulo I.	
Justificación y Contribución.	37
 Capítulo II.	
Orientación a Resultados.	57
 Capítulo III.	
Operación y Control del Programa.....	93
 Capítulo IV.	
Análisis de Resultados.	121
 Capítulo V.	
Rendición de Cuentas.....	139
 Capítulo VI.	
Hallazgos.....	153
Hallazgos.....	154
 Capítulo VII.	
Análisis FODA y Aspectos Susceptibles de Mejora (ASM).	157
Análisis de las Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas.....	158
Aspectos Susceptibles de Mejora.	159
 Capítulo VIII.	
Conclusiones.....	161
Conclusiones.....	162

Capítulo IX.

Criterios de Valoración.	167
Valoración Global del Programa	168
Recomendaciones Técnicas	170

Capítulo X.

Anexos.	177
Anexo 1. Matriz de Indicadores para Resultados 2023.	178
Anexo 2. Presupuesto por objeto del gasto del Ente Público 2022 – 2023.	184
Anexo 3. Relación de Informes Trimestrales que el Programa reporta.	185
Anexo 4. Resultados de los Indicadores de Desempeño del Programa.	186
Anexo 5. Gastos por Capítulo – Partida del Programa.	192
Anexo 6. Fuentes de información.	194
Anexo 7. Formato CONAC para la difusión de los resultados de las evaluaciones.	197

Resumen Ejecutivo.

El Gobierno del Estado de Nuevo León programó la presente **Evaluación Específica de Desempeño** al programa **E212 Autopistas de cuota de calidad, eficientes y seguras**, para generar información que sirva para mejorar la Justificación y Contribución del Programa, su Orientación a Resultados, la Operación y Control, los Resultados y la Rendición de Cuentas. La evaluación se realizó por la Instancia Técnica de Evaluación Externa de conformidad con los Términos de Referencia (TdR) para la Evaluación Específica de Desempeño de Programas Presupuestarios¹.

La **Evaluación Específica de Desempeño** se realizó mediante el análisis valorativo de la información contenida en registros administrativos, bases de datos, evaluaciones, documentos oficiales, normativos y sistemas de información entre otros. Su realización busca contribuir al fortalecimiento de la gestión por resultados, la transparencia y la rendición de cuentas en el destino, ejercicio y resultados logrados con el uso de los recursos estatales y/o del gasto federalizado en el Gobierno del Estado de Nuevo León y que se aplican a través de Programas Presupuestarios.

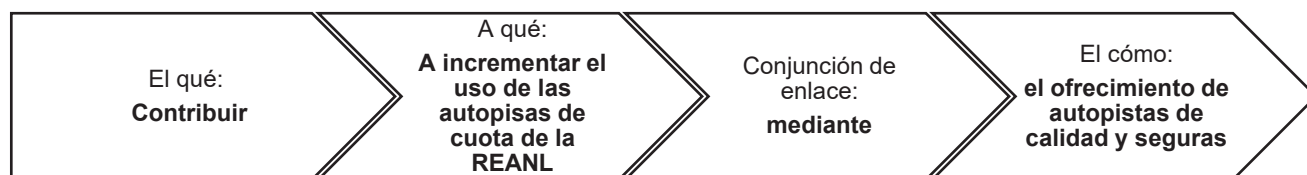
En este contexto, el programa **E212 Autopistas de cuota de calidad, eficientes y seguras**, a cargo del *Red Estatal de Autopistas de Nuevo León (REANL)*, con Clasificación Programática, de acuerdo con la base de programación del presupuesto, 09NE212C1, 09NE212C2, 09NE212C3 y 09NE256C4, se vincula al Eje 2. “Generación de riqueza sostenible”, Tema 2.1. “Movilidad sustentable”, Objetivo 2.1. “Ampliar y mejorar la oferta y operación de los sistemas de movilidad en el estado, articulando cadenas de viaje sostenibles, asequibles e incluyentes”, Estrategia 2.1.3 “Mejorar la interconexión carretera y las vialidades entre y dentro de las regiones del estado para potenciar un desarrollo regional y urbano más equilibrado” y Líneas de Acción 2.1.3.1 “Ampliar la infraestructura vial y carretera” y 2.1.3.2 “Mejorar el estado físico y los niveles de servicio de la red carretera estatal y su conectividad con la red federal”, del Plan Estatal de Desarrollo (PED) 2022 – 2027.

El Ente Público opera las autopistas Monterrey-Cadereyta y Periférico del Área Metropolitana de Monterrey, y efectúa labores de mantenimiento preventivo y correctivo conforme al presupuesto autorizado por los fideicomisos 80698, 3378 y 4839. Adicionalmente, el Ente Público asigna recursos económicos al proyecto “Carretera Interserrana”.

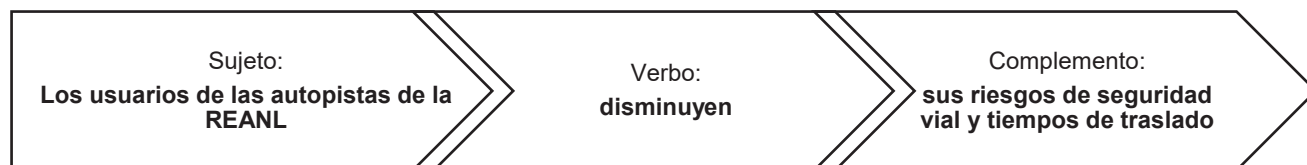
¹ Gobierno del Estado de Nuevo León. (2024) Términos de Referencia (TdR) para la Evaluación Específica de Desempeño para Programas Presupuestarios: Secretaría de Finanzas y Tesorería General del Estado. Recuperado de: https://evalua-pbr.nl.gob.mx/wp-content/uploads/2024/08/TdR-2024-EED-PP-PAENL-VFINAL-2024.MAY_.19-1.pdf

El Ente Público responsable no cuenta con un Diagnóstico Situacional para el Programa como lo establece el Manual para la Operación del Presupuesto basado en Resultados y el Sistema de Evaluación del Desempeño, por lo que no dispone de un árbol de problemas en el que se defina el problema o asunto público que se atiende con el Programa. Sin embargo, el Programa tiene como Tipo de Beneficiario a “Usuarios” y como descripción amplia de la población objetivo a “Personas conductores y pasajeros de las autopistas de la REANL.”

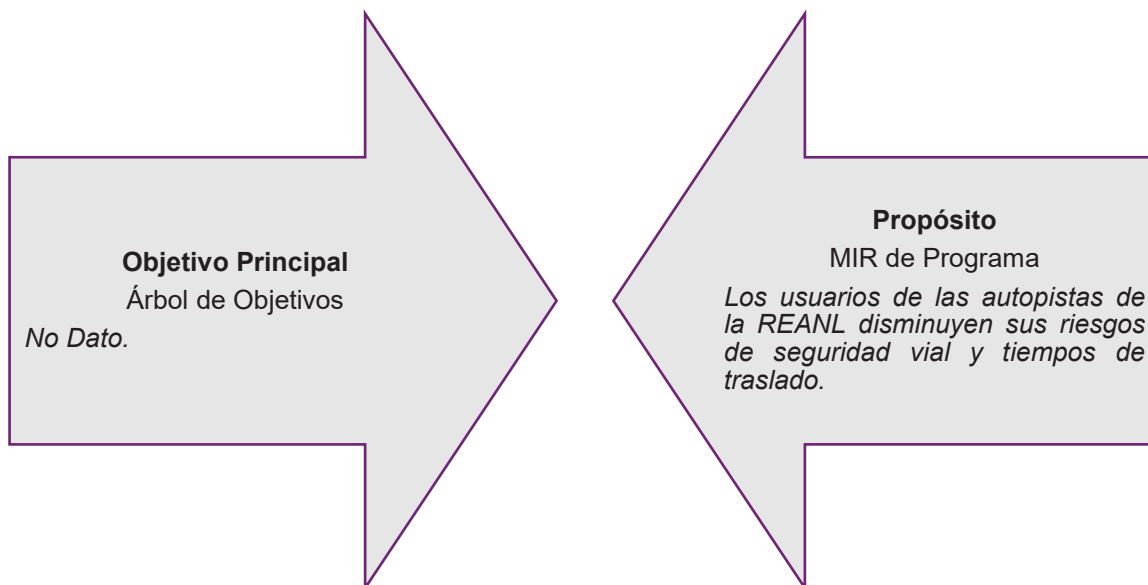
El Fin señalado en la MIR del Programa se apega a la sintaxis que se establece en el Manual para la Operación de PbR-SED y la Guía para el Diseño de la Matriz de Indicadores para Resultados de la SHCP (ver diagrama). No obstante, se considera que su redacción es repetitiva por lo que se sugiere revisarla con base en la definición de los árboles de problemas y objetivos por elaborar. Asimismo, el supuesto respectivo no es un factor externo por lo que se sugiere revisar.



Por su parte, el Propósito de la MIR satisface la redacción que se recomienda en la Metodología de Marco Lógico (ver diagrama); sin embargo, el supuesto respectivo no es un factor externo que impacte en el cumplimiento del objetivo.

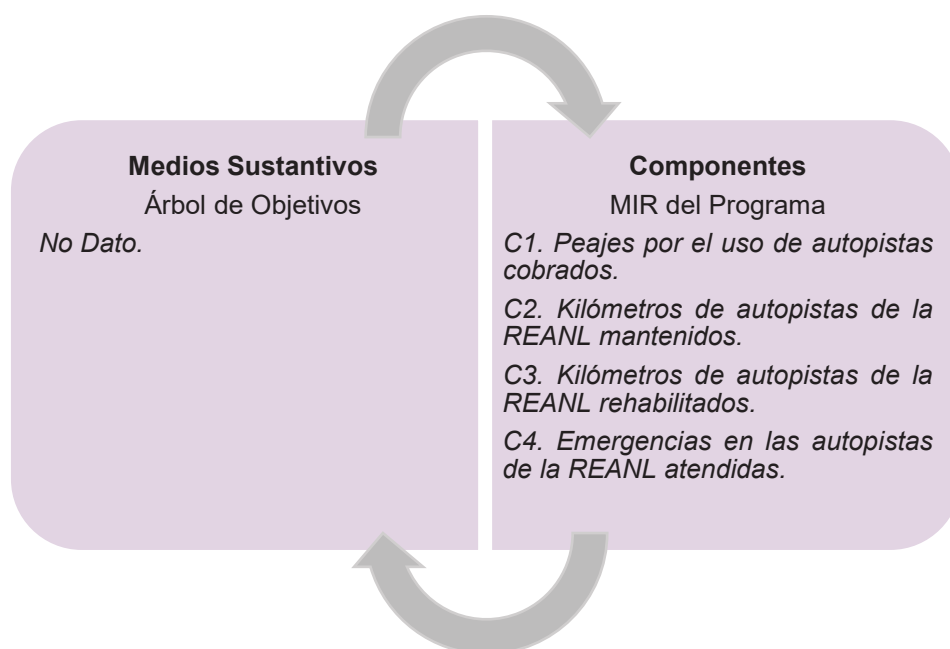


El Propósito de la MIR no tiene relación con algún objetivo central del Programa, al carecer éste de un árbol de objetivos.



Fuente: Elaboración propia a partir de la información contenida en la MIR del Programa (Anexo 1).

Por su parte, la sintaxis de los cuatro Componentes cumple con los criterios técnicos establecidos, aunque en el caso del C2, C3 y C4 sus conceptos no son suficientemente claros. Los supuestos de los Componentes C2 y C3 se refieren a la consecuencia del Componente, pero no a algún riesgo que pudiese afectar su producción, mientras que el supuesto del Componente C4 no es claro. Dado que el Programa carece de árboles de objetivos, los Componentes no tienen una vinculación en los Medios Sustantivos definidos en el árbol de objetivos.



Adicionalmente, se pone a consideración la factibilidad de incorporar un Componente adicional referente a la construcción de autopistas, el cual tendría sustento en las atribuciones del organismo establecidas en el Reglamento Interior.

En el Ejercicio Fiscal 2023 el Presupuesto Modificado y Ejercido del Programa, considerando que es equivalente al presupuesto del Ente Público, fue de \$7,004,620,376.41 y \$3,788,284,261.88, respectivamente.

Ejercicio Fiscal	Aprobado	Modificado	Comprometido	Devengado	Ejercido	Pagado
2022	\$6,075,164,145.19	\$7,679,819,374.57	\$6,871,745,283.52	\$6,569,697,144.47	\$3,795,205,417.48	\$3,794,646,225.42
2023	\$4,647,739,439.85	\$7,004,620,376.41	\$5,791,503,467.57	\$5,419,857,015.21	\$3,788,284,261.88	\$3,785,294,387.23

Fuente: Elaboración propia con base en la información proporcionada por el Ente Público.

En el Ejercicio Fiscal 2022 el Presupuesto Devengado como proporción del Presupuesto Modificado representó el 85.5%, mientras que en 2023 éste representó el 77.4%. Asimismo, el Presupuesto Ejercido como proporción del Presupuesto Modificado fue de 49.4% en 2022 y 54.1% en 2023; este último indicador refleja que la eficiencia del gasto se incrementó de 2022 a 2023.

Ejercicio Fiscal	Modificado	Devengado	Ejercido	% Presupuesto Devengado	% Presupuesto Ejercido
2022	7,679,819,374.57	6,569,697,144.47	3,795,205,417.48	85.54%	49.42%
2023	7,004,620,376.41	5,419,857,015.21	3,788,284,261.88	77.38%	54.08%

Fuente: Elaboración propia con base en la información de la Tabla No. 4a.

A partir de la información disponible, se determinó que el presupuesto destinado a la generación de los bienes y servicios de los Componentes C1 y C4 es el de la Dirección de Operaciones del Ente Público, unidad administrativa encargada de su realización, mientras que el de los Componentes C2 y C3 corresponden a los proyectos identificados en el reporte “Estado del Ejercicio del Presupuesto por Proyecto al 31/12/2023”. La suma de dichos importes no equivale el presupuesto total del Programa, lo que revela una falta de definición en lo concerniente al gasto ejercido en los bienes y servicios entregados.

Cantidad de Bienes y Servicios	Descripción del Componente	\$ Modificado	\$ Ejercido	Cantidad de Beneficiarios Atendidos
35,399,040 peajes	C1. Peajes por el uso de autopistas cobrados.	\$412,751,902.31	\$215,338,011.25	35,399,040
42 Proyectos de mantenimiento	C2. Kilómetros de autopistas de la REANL mantenidos.	\$249,635,596.47	\$70,873,499.68	35,399,040
13 Proyectos de rehabilitación *	C3. Kilómetros de autopistas de la REANL rehabilitados.	\$792,554,619.83	\$215,563,880.37	35,399,040
1,263 llamadas atendidas	C4. Emergencias en las autopistas de la REANL atendidas.	\$412,751,902.31	\$215,338,011.25	1,263

Fuente: Elaboración propia con base en información proporcionada por el Ente Público responsable de la ejecución del Programa y trabajo colaborativo.

También se identifica el gasto del Programa detallado en gastos en operación, mantenimiento y capital (excluyendo el Capítulo 9000. Deuda Pública); en el ejercicio fiscal 2023, el 75.0% del Presupuesto Ejercido se destinó en Gastos de Operación (\$1,311,240,368.00), 2.6% en Gastos de Mantenimiento (\$46,238,227.70) y el restante 22.4% (\$390,815,032.82) a Gastos de Capital.

Concepto	Gts. Operación	Gts. Mantenimiento	Gts. Capital	PA / AEA ^{1/}	Gasto Unitario
Modificado	\$1,518,099,055.53	\$194,132,294.77	\$2,192,743,614.29	35,399,040	\$110.31
Ejercido	\$1,311,240,368.00	\$46,238,227.70	\$390,815,032.82		\$49.39
% Eficiencia	86.4%	23.8%	17.8%		44.8%

1/ PA / AEA: Población o Área de Enfoque Atendida

Fuente: Elaboración propia con información del Anexo 5.

La cadena presupuestaria del Ente Público no incluye dígitos relativos a Componentes alineados con el Clasificador por Objeto del Gasto, por lo que discrepa del esquema de programación del presupuesto de egresos de la Secretaría de Finanzas y Tesorería General del Estado.

En el caso de los indicadores de desempeño se tiene que para 2022 los avances fueron críticos en el Fin y Propósito, mientras que, para los Componentes, el Ente Público no reportó los avances observados. En 2023 los avances fueron adecuados en el Propósito y Componentes C2, C3 y C4, e insuficientes en Fin y C1; no obstante, se identificaron inconsistencias en los avances registrados y no se contó con información accesible que permitiera conocer la forma en que se cuantificaron. Además,

los nombres, variables y descripción de los indicadores deben corregirse toda vez que no señalan de manera adecuada lo que se está midiendo. Por otra parte, es necesario que se implemente una metodología para el cálculo de las metas de los indicadores ya que las planteadas inicialmente para 2023 se encontraban por arriba de la capacidad operativa del Ente Público.

Nivel de la MIR	Nombre del Indicador	Variables del Indicador	Dato Año Base (2021)	Meta Resultado	2022	2023
Fin	Tasa de variación de usuarios que utilizan las autopistas de la REANL.	V1. Aforo en las autopistas de la REANL año t	31.91	Meta	10.00	15.00
				Avance	21.09	14.20
		V2. Aforo en las autopistas de la REANL año t-1		Umbral ^{1/}	Crítico	Insuficiente
				Se cumple ^{2/}	Sí	No
Propósito	Tasa de variación de accidentes en las autopistas de la REANL.	V1. Accidentes en las autopistas de la REANL año t	0.00	Meta	-8.00	-5.00
				Avance	0.76	-4.82
		V2. Accidentes en las autopistas de la REANL año t-1		Umbral ^{1/}	Crítico	Adecuado
				Se cumple ^{2/}	No	Sí
C1.	Tasa de variación de peajes cobrados por el uso de autopistas.	V1. Peajes cobrados trimestre t	30.64	Meta	10.00	15.00
				Avance	No Dato	13.57
		V2. Peajes cobrados trimestre t-1		Umbral ^{1/}	No Aplica	Insuficiente
				Se cumple ^{2/}	No Aplica	No
C2.	Costo promedio del kilómetro de autopista mantenido.	V1. Presupuesto ejercido en mantenimiento de autopistas	543,369.96	Meta	500,000.00	500,000.00
				Avance	No Dato	478,000.00
		V2. Kilómetros mantenidos		Umbral ^{1/}	No Aplica	Adecuado
				Se cumple ^{2/}	No Aplica	Sí
C3.	Costo promedio del kilómetro de autopista rehabilitado	V1. Presupuesto ejercido en rehabilitación de autopistas	1,482,994.96	Meta	1,500,000.00	1,800,000.00
				Avance	No Dato	1,740,500.00
		V2. Kilómetros rehabilitados		Umbral ^{1/}	No Aplica	Adecuado
				Se cumple ^{2/}	No Aplica	Sí
C4.	Porcentaje de emergencias atendidas	V1. Emergencias atendidas	100.00	Meta	100.00	100.00
				Avance	No Dato	100.00
		V2. Emergencias reportadas		Umbral ^{1/}	No Aplica	Adecuado
				Se cumple ^{2/}	No Aplica	Sí

1/ Umbral.- Este campo es resultado de lo determinado en la Tabla No. 14 de la Pregunta Metodológica No 10.

2/ Se cumple.- Este campo es la respuesta a la pregunta *¿El avance cumple con el Sentido del Indicador?, esto de acuerdo al análisis del Anexo 4 “Resultados de los Indicadores de Desempeño del Programa”.*

Fuente: Elaboración propia con base en datos de la RAFFI anual 2022 y 2023, así como con información del Anexo 4.

Recomendaciones de Mejora para los Indicadores de Desempeño.

Nivel de Desempeño	Propuesta de Mejora Nombre del Indicador	Propuesta de Mejora Descripción del Indicador
Fin	<i>Tasa de variación anual del aforo en las autopistas de la REANL.</i>	<i>Se refiere al aumento o disminución en términos porcentuales de vehículos que cruzan las casetas de cuota de la Red Estatal de Autopistas de Nuevo León en el año actual con respecto a los del año anterior.</i>
Propósito	<i>Tasa de variación anual de accidentes en las autopistas de la REANL.</i>	<i>Se refiere al aumento o disminución en términos porcentuales de accidentes en la Red Estatal de Autopistas de Nuevo León reportados al servicio telefónico de emergencia en el año actual con respecto a los del año anterior.</i>
C1.	<i>Tasa de variación acumulada del monto de peajes cobrados por el uso de autopistas.</i>	<i>Se refiere al aumento o disminución en términos porcentuales del monto de peajes cobrados en las casetas de cuota de la Red Estatal de Autopistas de Nuevo León al trimestre del año actual con respecto a los cobrados al mismo trimestre del año anterior.</i>
C2.	<i>No se emite recomendación.</i>	<i>Es la proporción acumulada del presupuesto ejercido en proyectos de mantenimiento rutinario en la REANL al trimestre del año actual con respecto a los kilómetros totales de la REANL.</i>
C3.	<i>Porcentaje de kilómetros de autopistas rehabilitados.</i>	<i>Es la proporción acumulada de kilómetros de autopistas rehabilitados (mantenimiento mayor y obras complementarias) al semestre del año actual con respecto al total de kilómetros de autopistas de la REANL.</i>
C4.	<i>Porcentaje de llamadas de accidentes y auxilio vial con estatus de atendido o cerrado.</i>	<i>Es la proporción acumulada de llamadas de accidentes y auxilio vial con estatus de atendido o cerrado con respecto al total de llamadas de accidentes y auxilio vial registradas en el servicio telefónico de emergencia de la REANL al trimestre del año actual.</i>

Bajo este contexto y como resultado del análisis derivado de la evaluación practicada, se emitieron las siguientes Recomendaciones Técnicas:

Capítulo I. Justificación y Contribución.

- 1) Elaborar el árbol del problema y el árbol de objetivos conforme a lo establecido en la Sección 4 del Apartado 3.3 Diagnóstico Situacional del Manual para la Operación del PbR-SED.
- 2) Elaborar el Diagnóstico Situacional del Programa Presupuestario con base en los criterios y apartados establecidos en el Apartado 3.3 del Manual para la Operación del PbR-SED.

- 3) Definir y cuantificar de manera clara y precisa a la población potencial, la población objetivo y la población atendida con el Programa, conforme al formato DS-01, señalado en el Anexo 1 (Formato DS-01) del Manual para la Operación del PbR-SED.
- 4) Elaborar y oficializar una metodología para el cálculo de la cuantificación y la cobertura de la población objetivo que se atiende con los Componentes del Programa, considerando la definición de “aforo”.

Capítulo II. Orientación a Resultados.

- 1) Revisar el Reglamento Interior del Ente Público para que la estructura administrativa con que se auxilia el Director General esté homologada a la disponible en la página de internet del organismo y se establezcan las unidades responsables del cobro de peaje y la atención de emergencias.
- 2) Clarificar la redacción de los Componentes C2, C3 y C4 conforme a lo indicado en la Tabla No. 8b del Manual para la Operación del PbR-SED.
- 3) Redactar los supuestos de los Componentes C2, C3 y C4 del Programa de acuerdo con lo señalado en el Apartado 10 de la Sección 3.4 del Manual para la Operación del PbR-SED.
- 4) Valorar la factibilidad de incorporar en el Programa Presupuestario un Componente adicional referente a la construcción de autopistas.
- 5) Establecer los Componentes y sus supuestos de manera tal que el Propósito del Programa sea consecuencia directa de su producción y del cumplimiento de sus supuestos.
- 6) Redactar los supuestos de las Actividades, de los Componentes y del Propósito del Programa de acuerdo con lo señalado en el Apartado 10 de la Sección 3.4 del Manual para la Operación del PbR-SED.
- 7) Redactar el Fin y el Supuesto del Programa conforme a lo indicado en la Tabla No. 8b. del Manual para la Operación del PbR-SED.
- 8) Replantear los indicadores de desempeño de Fin, Propósito y Componentes de la MIR del Programa, para que cumplan con los Criterios CREMAA identificados en el Apartado 8 de la Sección 3.4 del Manual para la Operación del PbR-SED.
- 9) Especificar los nombres de los reportes que se obtienen del Sistema de Registro Vehicular de Plazas de Cobro de la REANL, utilizado como medio de verificación en los indicadores de desempeño de nivel de Fin y Componente C1 del Programa.

- 10) Instrumentar las medidas administrativas pertinentes para asegurar que el cálculo y el soporte de los avances de los indicadores de desempeño de la MIR en el Reporte de Avance Físico-Financiero sea el correcto.
- 11) Incluir el Reporte de Avance Físico-Financiero (RAFFI) trimestral del Programa en los Informes de Avance de Gestión Financiera del Ente Público.
- 12) Considerar la posibilidad de realizar cambios a las metas de los indicadores de desempeño del Programa, en el transcurso del ejercicio fiscal conforme a lo señalado en el Numeral 4 de la Sección 5.4 del Manual para la Operación del PbR-SED.
- 13) Modificar, de considerarse pertinente, el formato del Reporte de Avance Físico-Financiero trimestral y anual en el Apartado correspondiente al Avance Financiero por trimestre, para incorporar los montos presupuestales de los Componentes, especificando el momento contable a reportar.
- 14) Elaborar el Posicionamiento Institucional conforme a lo estipulado en el Apartado 6.5 del Manual para la Operación del PbR-SED, utilizando como referencia el Anexo 9 (Formato PI) del mencionado manual y publicarlo en la página web <https://evalua-pbr.nl.gob.mx/index.php/evaluacion-de-desempeno/>
- 15) Elaborar el Plan de Acción de Mejoramiento de la Gestión (PAMGE) conforme a lo estipulado en el Apartado 6.5 del Manual para la Operación del PbR-SED, utilizando como referencia el Anexo 10 (Formato PAMGE) del mencionado manual y publicarlo en la página web <https://evalua-pbr.nl.gob.mx/index.php/evaluacion-de-desempeno/>

Capítulo III. Operación y Control del Programa.

- 1) Se recomienda documentar una estrategia de cobertura integral para atender a la población objetivo que recibe los servicios que entrega el Programa, con apego a lo establecido en el Apartado 3 de la Sección 3.3 del Manual para la Operación del PbR-SED.
- 2) Elaborar y divulgar un documento de trabajo en el que se identifique con claridad las cifras del numerador y denominador con que se calculan los avances de los indicadores e incluya las bases de datos que den soporte a dichas cifras.
- 3) Integrar un Manual de Procedimientos debidamente formalizado por los titulares de las áreas administrativas que intervienen en él, que incluya un procedimiento relacionado con el Componente C4 relativo a los servicios para la atención de emergencias.

- 4) Verificar que las Actividades de los cuatro Componentes C1, C2, C3 y C4 cumplan con los criterios de la Lógica Causal Vertical señalados en el Apartado 11 de la Sección 3.4 del Manual para la Operación del PbR-SED.
- 5) Homologar la información presupuestal del Programa que se reporta en la Cuenta Pública del Ente Público responsable, los Informes de Avance de Gestión Financiera del Ente Público y los Reportes de Avance Físico-Financiero (RAFFI) del Programa.
- 6) Reportar el avance físico y financiero del Programa por Componente y la forma detallada en que se calcula dicha información en la Cuenta Pública y los Informes de Avance de Gestión Financiera del Ente Público.

Capítulo IV. Análisis de Resultados.

- 1) Desarrollar e implementar una metodología para la programación de las metas de los indicadores de desempeño que considere el presupuesto asignado al Programa y la información histórica de los bienes y servicios otorgados por el Programa.
- 2) Instrumentar las medidas administrativas necesarias para registrar correctamente el avance de los indicadores de desempeño a nivel de Fin en el Reporte de Avance Físico-Financiero (RAFFI).
- 3) Redefinir los nombres y variables de los indicadores de desempeño del Programa a nivel de Fin, Propósito y Componentes, para una mayor coherencia entre esos elementos y que estén apegados conforme a lo señalado en el Apartado 8 de la Sección 3.4 del Manual para la Operación del PbR-SED.
- 4) Replantear las descripciones de los indicadores de desempeño del Programa a nivel de Fin, Propósito y Componentes incluidas en las Fichas Técnicas de Indicadores con base en las modificaciones propuestas a los nombres y variables.
- 5) Aplicar las medidas administrativas necesarias para elevar la eficiencia presupuestal del Gasto de Operación, Mantenimiento y Capital del Programa en ejercicios subsecuentes.
- 6) Incorporar, en la clave presupuestaria del Ente Público de su sistema de gestión financiera, la codificación pertinente que permita distinguir el presupuesto que se asigna a los Componentes del Programa Presupuestario.
- 7) Publicar en los Informes de Avance de Gestión Financiera trimestral y en el cierre de Cuenta Pública del Ente Público la información presupuestal, por momento del egreso y capítulo de gasto, de cada uno de los Componentes del Programa, como un mecanismo proactivo para la orientación a resultados.

Capítulo V. Rendición de Cuentas.

- 1) Crear un micrositio con la información detallada del Programa y sus anexos normativos, así como sus resultados principales (ejercicio y control de los recursos e indicadores de resultados).
- 2) Verificar que la información sobre indicadores alojada en las plataformas de transparencia estatal y federal, correspondiente al artículo 95 fracción VI de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Nuevo León, contenga la totalidad de los indicadores de la Matriz de Indicadores para Resultados.
- 3) Verificar que la información contenida en las plataformas de transparencia estatal y federal, la información reportada de los indicadores coincida con lo establecido en la Ficha Técnica de Indicadores y el Reporte de Avance Físico Financiero del Programa.
- 4) Publicar los informes de resultados de las evaluaciones realizadas a los Programas Presupuestarios del Ente Público en las plataformas de transparencia estatal y federal, en cumplimiento artículo 95 fracción XLI de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Nuevo León.

Finalmente, como resultado del proceso de evaluación se establecieron los Aspectos Susceptibles de Mejora, que se ponen a consideración del Ente Público *Red Estatal de Autopistas de Nuevo León (REANL)*:

No.	ASM	Tipo ASM	Recomendación para el ASM	Alcance ASM
1	Elaborar y subir al portal evalua-pbr.nl.gob.mx/ el Diagnóstico Situacional del Programa.	Interinstitucional	Elaborar el Diagnóstico Situacional del Programa Presupuestario con base en los criterios y apartados establecidos en el Apartado 3.3 del Manual para la Operación del PbR-SED.	Reorienta
2	Verificar la Lógica Causal Vertical de la MIR del Programa.	Institucional	Redactar el Fin y los Componentes, así como los supuestos de la MIR, conforme a lo indicado en el Manual para la Operación del PbR-SED. Revisar que las Actividades de la MIR están definidas de manera lógica y secuencial y sean las suficientes. Valorar la factibilidad de incorporar un Componente adicional referente a la construcción de autopistas.	Reorienta
3	Adecuar el formato del Reporte de Avance Físico Financiero.	Interinstitucional	Adecuar el formato del Reporte de Avance Físico Financiero para incorporar los montos presupuestales de los Componentes.	Corrige

No.	ASM	Tipo ASM	Recomendación para el ASM	Alcance ASM
4	Adecuar la estructura programática-presupuestal del Ente Público.	Institucional	Incorporar, en la clave presupuestaria del Ente Público de su sistema de gestión financiera, la codificación pertinente que permita distinguir el presupuesto que se asigna a los Componentes del Programa Presupuestario.	Modifica
5	Dar cumplimiento a la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Nuevo León.	Interinstitucional	Registrar en el Sistema Estatal de Transparencia Nuevo León y en la Plataforma Nacional de Transparencia la información de la totalidad de los indicadores de la MIR, que sea coincidente con la Ficha Técnica y el RAFFI, así como las evaluaciones realizadas, para dar cumplimiento a las fracciones VI y XLI del artículo 95 de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Nuevo León.	Corrige

Valoración global de la evaluación aplicada al Programa

La valoración global de la evaluación aplicada al Programa **E212 Autopistas de cuota de calidad, eficientes y seguras** es de **1.8**, por lo que se ubica con una semaforización en **AMARILLA** y criterio **MEDIO** de acuerdo con lo siguiente:

Valoración global por capítulo evaluado				
Capítulo Evaluado	Total de Preguntas	Criterio	Valor Promediado ¹	Semaforización
I. Justificación y Contribución.	PM No. 1	Bajo	1	Rojo
	PM No. 2	Bajo	1	Rojo
	PM No. 3	Bajo	1	Rojo
	PM No. 4	Bajo	1	Rojo
	PM No. 5	Alto	3	Verde
	5	Bajo	1.4	Rojo
II. Orientación a Resultados.	PM No. 6	Medio	2	Amarillo
	PM No. 7	Medio	2	Amarillo
	PM No. 8	Medio	2	Amarillo
	PM No. 9	Medio	2	Amarillo
	PM No. 10	Medio	2	Amarillo
	PM No. 11	Bajo	1	Rojo
	6	Medio	1.8	Amarillo
III. Operación y Control.	PM No. 12	Alto	3	Verde
	PM No. 13	Medio	2	Amarillo
	PM No. 14	Medio	2	Amarillo
	PM No. 15	Medio	2	Amarillo
	4	Medio	2.3	Amarillo
IV. Análisis de Resultados	PM No. 16	Medio	2	Amarillo
	PM No. 17	Medio	2	Amarillo
	PM No. 18	Medio	2	Amarillo
	3	Medio	2	Amarillo
V. Rendición de Cuentas.	PM No. 19	Medio	2	Amarillo
	PM No. 20	Bajo	1	Rojo
	2	Bajo	1.5	Rojo
Valoración Final Promedio².	20	Medio	1.8	Amarillo

1/ El Valor Promediado para cada Capítulo Evaluado se calcula con la sumatoria de los valores de cada pregunta metodológica dividida el número total de preguntas con valoración del Capítulo evaluado.

2/ La Valoración Final Promedio se calcula con la sumatoria de los Valores Promediados de cada Capítulo Evaluado dividida entre el número total de Capítulos Evaluados de preguntas con valoración.

Introducción.

La Evaluación es uno de los instrumentos de la Gestión para Resultados (GpR) que permite valorar el desempeño de los programas públicos, también se logra identificar discrepancias y aspectos susceptibles para mejorar su gestión estratégica y operativa, ejercicio de los recursos, destino y aportación para resolver los problemas o asuntos públicos que aquejan a la población o a algún área de enfoque, con el diseño, implementación, entrega y prestación de bienes, servicios y apoyos. Su aplicación identifica fallas en la estructura, consistencia, estrategia y resultados de los programas públicos, por lo que el propósito es reducir efectos negativos e incertidumbres y mejorar la eficacia y eficiencia de la intervención gubernamental, para con ello, incidir en la toma de decisiones (Mejorar la Gestión).

En este sentido, la **Evaluación Específica de Desempeño** del programa **E212 Autopistas de cuota de calidad, eficientes y seguras** mediante un análisis sistemático de su información genera información útil para mejorar la gestión, los resultados y la rendición de cuentas, y analiza el avance en el cumplimiento de los objetivos y metas programadas.

Lo anterior está fundamentado, en primer término, en el artículo 134 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM), que señala que *Los recursos económicos de que dispongan la ... las entidades federativas ... se administrarán con eficiencia, eficacia, economía, transparencia y honradez para satisfacer los objetivos a los que estén destinados*, y en segundo término en la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria (LFPRH) artículos 85 y 110, la Ley General de Contabilidad Gubernamental (LGCG) artículos 54, 61, 71, 72 y 79; y en el caso de la normativa estatal, en las disposiciones contenidas en la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León, artículo 125, fracción IV y 191; Ley de Administración Financiera para el Estado de Nuevo León, artículos 13, fracción III; y 15; Ley de Egresos del Estado de Nuevo León para el Ejercicio Fiscal 2023, artículos 4º, 103, primer párrafo y 104; y en los Lineamientos Generales para la operación del Presupuesto basado en Resultados y el Sistema de Evaluación del Desempeño en el Gobierno del Estado de Nuevo León.

La presente **Evaluación Específica de Desempeño** tiene como objetivo proveer información con respecto a la justificación y contribución del Programa, orientación a resultados, operación y control, análisis de resultados alcanzados y rendición de cuentas, por lo que esta evaluación se sustentó en las buenas prácticas llevadas a cabo y promovidas por el Consejo Nacional de Evaluación de la Política

de Desarrollo Social (CONEVAL), agregando y adecuando elementos útiles para la toma de decisiones del Ente Público responsable de la ejecución del Programa y se desarrolló aplicando los criterios metodológicos establecidos en los Términos de Referencia (TdR), de tal manera que:

1. Se examinó la alineación del Programa con respecto a los instrumentos de la planeación del desarrollo estatal establecida por el Ente Público responsable de la ejecución del Programa.
2. Se revisó si la justificación del Programa se sustenta en metodologías y mecanismos debidamente establecidos de planeación y diseño de programas públicos.
3. Se identificaron las buenas prácticas de operación y control que mejoren la gestión operativa del Ente Público responsable de la ejecución del Programa.
4. Se valoraron los principales resultados intermedios y finales, y a la vez observar la eficiencia en la gestión y operación en el cumplimiento de metas de desempeño, con el propósito de identificar los problemas o limitantes que obstaculizan la gestión de recursos.
5. Se analizó la cobertura y focalización del Programa respecto a la atención del problema para el que fue creado.
6. Se observó el grado de sistematización de la información referente al ejercicio y control de recursos como buena práctica que aporta a la rendición de cuentas y verificar el cumplimiento de la normatividad aplicable en materia de transparencia y acceso a la información pública.
7. Se identificaron los Hallazgos y los Aspectos Susceptibles de Mejora que permiten con su aplicación mejorar el desempeño en el uso del Programa en el corto y mediano plazo.

El análisis de gabinete que se aplicó tomó en cuenta la información del Programa, la cual se agrupó en una Bitácora de Información integrada por 29 fuentes. No obstante, estos documentos fueron enunciativos más no limitativos; también se recopiló información pública, dispuesta en los portales oficiales de internet que contienen información sobre transparencia presupuestal y gubernamental.

Al respecto, la Bitácora de Información proporcionada por **Red Estatal de Autopistas de Nuevo León (REANL)** para evaluar el programa **E212 Autopistas de cuota de calidad, eficientes y seguras** alcanzó la siguiente valoración:

Programa Presupuestario

Ente Público

**E212 AUTOPISTAS DE CUOTA DE CALIDAD, EFICIENTES Y
SEGURAS**

**9999999 - RED ESTATAL DE
AUTOPISTAS DE NUEVO LEÓN
(REANL).**

El programa logró obtener una valoración de:

3.14

EVALUABLE

Rango de valores del indicador de la Calidad de Información

0.00 – 1.99	BAJA	2.00 – 3.50	MEDIA	3.51 – 4.00	ALTA
--------------------	-------------	--------------------	--------------	--------------------	-------------

La presente ***Evaluación Específica de Desempeño de Programas Presupuestarios*** contiene 20 preguntas metodológicas agrupadas en cinco capítulos temáticos, de la siguiente manera:

Capítulos Temáticos	Preguntas	Preguntas Binarias con Análisis descriptivo con valoración cuantitativa	Preguntas con Análisis descriptivo sin valoración cuantitativa	Total
- Contextualización General del Programa.	a – e	-	-	-
I. Justificación y Contribución.	1 – 5	1 – 5	-	5
II. Orientación a Resultados.	6 – 11	6 – 11	-	6
III. Operación y Control.	12 – 15	12 -15	-	4
IV. Análisis de Resultados.	16 – 18	16 – 18	-	3
V. Rendición de Cuentas.	19 – 20	19 – 20	-	2
Total de Preguntas				20

Para cada una de las 20 preguntas metodológicas se estructuraron respuestas y recomendaciones técnicas apegadas a los Términos de Referencia (TdR), y adicional a esto, se identifican los principales hallazgos derivados de estas respuestas, en función de los objetivos y finalidades del programa ***E212 Autopistas de cuota de calidad, eficientes y seguras***. También, incluye la identificación de las principales fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas y se enlistan recomendaciones orientadas a mejorar la gestión y operación del programa, denominadas “Aspectos Susceptibles de Mejora (ASM)”. Finalmente, se elaboraron conclusiones por cada uno de los capítulos temáticos de evaluación, fundamentadas en el análisis de los resultados.

Contextualización General del Programa.

a. Datos del Programa:

Programa Presupuestario: E212 Autopistas de cuota de calidad, eficientes y seguras.

Clasificación programática: 09NE212C1
09NE212C2
09NE212C3
09NE212C4

Ente Público responsable de la Ejecución del Programa: Red Estatal de Autopistas de Nuevo León (REANL).

Misión del Ente Público²:

Facilitar la comunicación mediante la construcción, administración, operación, conservación y modernización de la infraestructura de las autopistas en el Estado de Nuevo León.

Visión del Ente Público:

No Dato.

Objetivos principales del Ente Público³:

Planear, proyectar, promover, conservar, construir, explotar, administrar y operar todas las autopistas de cuota que se establezcan en el territorio del Estado.

De acuerdo con el Decreto Num. 177 que crea el Organismo Público Descentralizado denominado Red Estatal de Autopistas de Nuevo León, publicado en el Periódico Oficial del Estado el 9 de septiembre de 1988 y última reforma publicada en el Periódico Oficial del Estado el 24 de diciembre de 2010, la Red Estatal de Autopistas de Nuevo León tiene personalidad jurídica y patrimonio propio y tiene por objeto planear, proyectar, promover, conservar, construir, explotar, administrar y operar todas las autopistas de cuota que se establezcan en el territorio del Estado, cuya realización se lleve a cabo con recursos mayoritariamente estatales, o de aquellas respecto de las cuales cualquiera de las actividades antes mencionadas, le sean encomendadas por cualquier título legal⁴.

El organismo tendrá las siguientes atribuciones⁵:

- I. La planeación, proyección, promoción, conservación, construcción, explotación, administración y operación de las autopistas de cuota que se establezcan en el territorio del Estado cuya

² Tomado de la Cuenta Pública 2023 del Ente Público.

³ Tomado de la Ley que crea el Organismo Público Descentralizado denominado Red Estatal de Autopistas de Nuevo León.

⁴ Artículos 1 y 2 de la Ley que crea el Organismo Público Descentralizado denominado Red Estatal de Autopistas de Nuevo León.

⁵ Artículos 2 de la Ley que crea el Organismo Público Descentralizado denominado Red Estatal de Autopistas de Nuevo León.

realización se lleve a cabo con recursos total o mayoritariamente estatales, o de aquellas que se le hayan asignado o encomendado en cualquier forma, o que formen parte de su patrimonio por cualquier otro concepto, así como llevar a cabo cualesquiera otra actividad o servicio conexos, complementarios o auxiliares, necesarios o deseables para el cumplimiento de su objeto.

- II. Llevar a cabo por sí, o a través de terceros, las actividades antes mencionadas con cargo a su patrimonio;
- III. Obtener financiamiento y créditos con cargo a su patrimonio, con sujeción a las disposiciones legales aplicables;
- IV. Explotar por sí, o a través de terceros mediante concesiones o cualquier otro acto jurídico permitido en términos de las disposiciones legales aplicables, los bienes y servicios relacionados con su objeto;
- V. Celebrar cualesquier convenio, con el propósito de determinar los términos y condiciones respecto de la operación, explotación y mantenimiento de las autopistas de cuota, así como para la determinación de las cuotas de peaje aplicables y cualesquier mecanismo aplicable para la determinación de dichas cuotas de peaje y demás ingresos relacionados con las actividades o servicios conexos, complementarios o auxiliares, incluyendo los convenios previstos en los Artículos 16 y 17 de esta Ley y en el Artículo 129 de la Ley de Administración Financiera para el Estado de Nuevo León;
- VI. Participar en sociedades afines con su objeto, previa autorización de las instancias legales correspondientes;
- VII. Gravar o afectar en fideicomisos revocables o irrevocables, cualquiera de sus bienes, derechos y/o ingresos;
- VIII. Celebrar transacciones y compromisos arbitrales; y
- IX. En general, celebrar cualesquier acto jurídico y administrativo encaminado al cumplimiento de su objeto, y ejercer las facultades y obligaciones que esta Ley y demás ordenamientos legales aplicables le impongan, así como las que en forma expresa le deleguen el Ejecutivo del Estado o alguna otra instancia competente, en los ámbitos relacionados con sus fines y objeto.

El Gobierno del Organismo está a cargo de un Consejo de Administración⁶ que será la autoridad máxima de la institución y su Presidente es el Gobernador del Estado o la persona que éste designe en su representación⁷.

⁶ Artículo 3 de la Ley.

⁷ Artículo 4 de la Ley.

El Consejo de Administración, a propuesta de su Presidente nombra un Director General que tiene las siguientes funciones⁸:

- I. Ejecutar los acuerdos y disposiciones del Consejo de Administración;
- II. Someter al conocimiento y aprobación del Consejo de Administración los planes, presupuestos de ingresos y egresos, programas de trabajo, inversión y financiamiento, e informes de actividades;
- III. Someter al Consejo de Administración para su aprobación la estructura administrativa y operativa del organismo, así como el personal necesario para su funcionamiento;
- IV. Representar, en su caso, al organismo ante las dependencias y entidades públicas y las personas físicas y morales privadas con los poderes que le otorgue el Consejo;
- V. Celebrar convenios, contratos y demás actos jurídicos que sean necesarios para la realización del objeto del organismo;
- VI. Velar por la buena marcha del organismo y tomar las medidas administrativas, contables, organizacionales, financieras y demás que correspondan con sujeción a las normas aplicables; y
- VII. Las demás que establezcan las disposiciones jurídicas aplicables.

El organismo administra dos activos, conforme a la información plasmada en la Cuenta Pública 2023 del Ente Público:

- El Gobierno del Estado de Nuevo León formalizó el 16 de junio de 2014 el contrato irrevocable de administración y fuente de pago bajo el fideicomiso 80698 para llevar a cabo el refinanciamiento del Periférico del Área Metropolitana de Monterrey, actuando como fiduciario Nacional Financiera S.N.C. Dicho fideicomiso tiene como uno de sus objetivos primordiales la creación de un fondo con la recaudación de las cuotas de peaje menos los gastos de administración, conservación y mantenimiento que tenga que realizar la Red Estatal de Autopistas en Nuevo León, como operador de dicha autopista, el cual será aplicado al pago de intereses y amortización del principal de los créditos obtenidos por el Gobierno del Estado para la construcción de la misma.
- El Gobierno del Estado de Nuevo León formalizó el 01 de junio de 2018 el contrato irrevocable de administración y fuente de pago bajo el fideicomiso 3378 para llevar a cabo el refinanciamiento de la autopista Monterrey - Cadereyta, actuando como fiduciario Banco Invex

⁸ Artículos 11 de la Ley que crea el Organismo Público Descentralizado denominado Red Estatal de Autopistas de Nuevo León.

SA. Dicho fideicomiso tiene como uno de sus objetivos primordiales la creación de un fondo, con la recaudación de las cuotas de peaje, menos los gastos de administración, conservación y mantenimiento que tenga que realizar la Red Estatal de Autopistas de Nuevo León, como operador de dicha autopista, el cual será aplicado al pago de intereses y amortización del principal de los créditos obtenidos por el Gobierno del Estado para la construcción de la misma.

La Cuenta Pública 2023 del Ente Público agrega que opera en forma regular la Autopista Monterrey-Cadereyta y el Periférico del Área Metropolitana de Monterrey, se efectúan labores de mantenimiento preventivo y correctivo, de acuerdo al programa, conforme al presupuesto autorizado por el Comité Técnico del Fideicomiso 80698, 3378 y 4839 que administra NAFIN/INVEX. De acuerdo con información proporcionada por el Ente Público el fideicomiso 4839 corresponde a la Tercera Etapa del Periférico del Área Metropolitana de Monterrey.

Con relación al Periférico del Área Metropolitana de Monterrey, el Primer Convenio modificadorio al Contrato Global de Operación, celebrado entre la Red Estatal de Autopistas de Nuevo León, Organismo Público Descentralizado, y Nacional Financiera, Sociedad Nacional de Crédito, el 2 de junio de 2014, señala, en su Anexo A Cláusula Numeral 2.1 que el Periférico consiste –de manera resumida– en (i) la autopista de cuota que tiene una longitud total de 69.5 km, iniciando en el kilómetro 0+000 en el entronque Monterrey-Saltito y finalizando en el 69 + 500 en el entronque con la autopista Monterrey-Reynosa. El periférico es un camino 4A-S, es decir, tiene dos sentidos de dos carriles cada uno, (ii) rampas, enlaces y conexiones, (iii) plazas de peaje (iv) pasos a desnivel, puentes peatonales y áreas de descanso existente.

En lo referente a la autopista Monterrey – Cadereyta, el Contrato de Operación celebrado entre la Red Estatal de Autopistas de Nuevo León (Organismo Público Descentralizado) y Banco Invex, S.A. Institución de Banca Múltiple, el 21 de mayo de 2018, en su cláusula 2 menciona que la autopista de cuota consiste en (i) la sección de 29.95 km (del km 3+150 al km 33+100) de la carretera de cuota entre las ciudades de Monterrey y Cadereyta en el Estado, (ii) las rampas, enlaces y conexiones entre la autopista de cuota y las vías establecidas, (iii) las plazas de peaje y (iv) los pasos a desnivel, puentes peatonales y áreas de descanso existentes.

Según información proporcionada por el Ente Público la extensión total de la red de autopistas que opera el Ente Público es de 145 kilómetros, incluyendo la Tercera Etapa del Periférico del Área Metropolitana de Monterrey.

Con lo anterior se puede establecer que la naturaleza y el quehacer institucional del Ente Público tiene las facultades para implementar el Programa Presupuestario.

b. Alineación con la Planeación del Desarrollo Estatal.

De acuerdo con la Tabla No. 1, el Ente Público responsable de la ejecución del Programa es la Red Estatal de Autopistas de Nuevo León. El Programa Presupuestario *Autopistas de cuota de calidad, eficientes y seguras* cuenta con *Clave Programática E212*. Su alineación a la Planeación del Desarrollo Estatal, contenida en el Plan Estatal de Desarrollo (PED) 2022 – 2027 es la siguiente:

Eje G.	2. Generación de riqueza sostenible.
Tema 09.	2.1. Movilidad sustentable.
Objetivo 09.	2.1. Ampliar y mejorar la oferta y operación de los sistemas de movilidad en el estado, articulando cadenas de viaje sostenibles, asequibles e incluyentes.
Estrategia.	2.1.3. Mejorar la interconexión carretera y las vialidades entre y dentro de las regiones del estado para potenciar un desarrollo regional y urbano más equilibrado.
Línea de Acción.	2.1.3.1. Ampliar la infraestructura vial y carretera. 2.1.3.2. Mejorar el estado físico y los niveles de servicio de la red carretera estatal y su conectividad con la red federal.

El Programa también está alineado al Programa Sectorial de Movilidad y Planeación Urbana 2022 – 2027. Asimismo, tiene como objetivo a nivel de Fin *Contribuir a incrementar el uso de las autopistas de cuota de la REANL mediante el ofrecimiento de autopistas de calidad y seguras*, siendo sus beneficiarios las *Personas conductores y pasajeros de las Autopistas de la REANL*.

Con relación a los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) el Programa está vinculado al ODS 11. Ciudades y comunidades sustentables y a la Meta 11.2. De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.

Tabla No. 1 Alineación al Plan Estatal de Desarrollo 2022 – 2027.

ENTE PÚBLICO		UNIDAD ADMINISTRATIVA RESPONSABLE	
9999999 - RED ESTATAL DE AUTOPISTAS DE NUEVO LEÓN (REANL).		NO DISPONIBLE	
CLAVE PROGRAMÁTICA		E212	
EJE DEL PED		TEMA DEL PED	
2. GENERACIÓN DE RIQUEZA SOSTENIBLE		2.1 MOVILIDAD SUSTENTABLE	
OBJETIVO DEL PED		2.1 AMPLIAR Y MEJORAR LA OFERTA Y OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS DE MOVILIDAD EN EL ESTADO, ARTICULANDO CADENAS DE VIAJE SOSTENIBLES, ASEQUIBLES E INCLUYENTES.	
ESTRATEGIA DEL PED		2.1.3 MEJORAR LA INTERCONEXIÓN CARRETERA Y LAS VIALIDADES ENTRE Y DENTRO DE LAS REGIONES DEL ESTADO PARA POTENCIAR UN DESARROLLO REGIONAL Y URBANO MÁS EQUILIBRADO.	
LÍNEA DE ACCIÓN DEL PED		2.1.3.1 AMPLIAR LA INFRAESTRUCTURA VIAL Y CARRETERA. 2.1.3.2 MEJORAR EL ESTADO FÍSICO Y LOS NIVELES DE SERVICIO DE LA RED CARRETERA ESTATAL Y SU CONECTIVIDAD CON LA RED FEDERAL.	
PROGRAMA SECTORIAL, REGIONAL O ESPECIAL		PROGRAMA SECTORIAL DE MOVILIDAD Y PLANEACION URBANA 2022-2027.	
OBJETIVO DE FIN DEL PROGRAMA		TIPO DE BENEFICIARIO (Catálogo de Beneficiarios “Evalúa PbR”)	
CONTRIBUIR A INCREMENTAR EL USO DE LAS AUTOPISTAS DE CUOTA DE LA REANL MEDIANTE EL OFRECIMIENTO DE AUTOPISTAS DE CALIDAD Y SEGURAS.		18. USUARIOS.	
OBJETIVOS ODS ^{1/}		METAS ODS	
11. CIUDADES Y COMUNIDADES SOSTENIBLES.		META 11.2 DE AQUÍ A 2030, PROPORCIONAR ACCESO A SISTEMAS DE TRANSPORTE SEGUROS, ASEQUIBLES, ACCESIBLES Y SOSTENIBLES PARA TODOS Y MEJORAR LA SEGURIDAD VIAL, EN PARTICULAR MEDIANTE LA AMPLIACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO, PRESTANDO ESPECIAL ATENCIÓN A LAS NECESIDADES DE LAS PERSONAS EN SITUACIÓN DE VULNERABILIDAD, LAS MUJERES, LOS NIÑOS, LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD Y LAS PERSONAS DE EDAD.	

1/ Consultar el enlace en el Portal Oficial “Evalúa PbR NL” <https://evalua-pbr.nl.gob.mx/index.php/ods/> para enunciar el(los) ODS y su(s) meta(s) de conformidad al Portal de Internet “Evalúa PbR NL”.

Fuente: Elaboración propia con información de la Carátula de Identificación del Programa Presupuestario disponible en <https://evalua-pbr.nl.gob.mx/index.php/programas-estatales>.

c. Definición y cuantificación del Beneficiario del Programa Presupuestario.

La Red Estatal de Autopistas de Nuevo León (REANL) no cuenta con un Diagnóstico Situacional del Programa Presupuestario que contenga la definición de la población o área de enfoque potencial, objetivo y atendida, como lo establece el Manual para la Operación del Presupuesto basado en Resultados y el Sistema de Evaluación del Desempeño (Capítulo 3, Sección 3.3. y sus anexos)⁹ emitido por la Secretaría de Finanzas y Tesorería General del Estado de Nuevo León (SFyTGE). Dicha omisión se constató a partir de la revisión del Portal Oficial “Evalúa PbR NL” <https://evalua-pbr.nl.gob.mx/index.php/programas-estatales/> en los ejercicios fiscales 2021, 2022, 2023 y 2024 que la plataforma despliega.

Cabe apuntar que la MIR del Programa señala que la Población Objetivo o Área de Enfoque son los Usuarios de las Autopistas de la REANL. Adicionalmente, el formato de la Carátula de Identificación del Programa Presupuestario, disponible en el Portal Oficial “Evalúa PbR NL”¹⁰, muestra la siguiente información:

- Tipo de beneficiario: *18. Usuarios.*
- Población o área de enfoque: *18.3 Personas conductores y pasajeros de las autopistas de la REANL.*

De esta manera, en la Tabla No. 2 se registra el tipo de beneficiario y su descripción amplia que indica la Carátula de Identificación del Programa, y se agrega que no se cuenta con una definición de la población o área de enfoque potencial, objetivo o atendida apegada al tipo de beneficiario.

⁹ Manual para la Operación del Presupuesto basado en Resultados y el Sistema de Evaluación del Desempeño. SFyTGE. Portal Oficial “Evalúa PbR NL” <https://evalua-pbr.nl.gob.mx/index.php/manual-pbr-nl/>

¹⁰ Disponible en <https://evalua-pbr.nl.gob.mx/wp-content/uploads/2024/07/E212-CI-2023-30-JUL-2024.pdf>.

Tabla No. 2 Definición de la Población o Área de Enfoque Potencial, Objetivo y Atendida. E212 Autopistas de Cuota de Calidad, Eficientes y Seguras.			
Tipo de Beneficiario		Descripción amplia de Población Objetivo o Área de Enfoque	
18. Usuarios.		18.3 Personas conductores y pasajeros de las autopistas de la REANL.	
Potencial: No se tiene una definición oficializada.			
		Objetivo: No se tiene una definición oficializada.	
		Atendida: No se tiene una definición oficializada.	

Fuente: Elaboración propia con base en la Carátula de Identificación del Programa Presupuestario.

En la Tabla No. 3 se plasma que no se cuenta con los datos de la cuantificación de la población o área de enfoque requerida.

Tabla No. 3 Cuantificación de la Población o Área de Enfoque Potencial, Objetivo y Atendida.			
Objetivo de PROPÓSITO del Programa	Los usuarios de las autopistas de la REANL disminuyen sus riesgos de seguridad vial y tiempos de traslado.		
Ejercicio Fiscal	Potencial	Objetivo	Atendida
2022	No Dato	No Dato	No Dato
2023	No Dato	No Dato	No Dato

Fuente: Elaboración propia con base en el Anexo 1.

d. Evolución del presupuesto del Programa, considerando al menos dos ejercicios fiscales anteriores.

Para efectos de la presente evaluación, se considera que el presupuesto del Programa equivale al presupuesto del organismo Red Estatal de Autopistas de Nuevo León. De esta manera, con base en la Cuenta Pública del organismo se integra la Tabla No. 4a en la que se muestra el Presupuesto del Programa para los ejercicios fiscales de los años 2022 y 2023 por momento contable del egreso¹¹, mientras que el Anexo 2 “Presupuesto por objeto del gasto del Ente Público 2022 – 2023” presenta el presupuesto por momentos contables del egreso.

¹¹ En el Anexo 5 se desglosa el presupuesto por su Clasificación por Objeto del Gasto.

De la Tabla No. 4a se puede calcular que en 2023 el Presupuesto Aprobado fue -23.5% inferior en 2023 comparado con 2022, en términos nominales, al pasar de \$6,075,164,145.19 (ejercicio 2022) a \$4,647,739,439.85 (ejercicio 2023), mientras que en el mismo período el Presupuesto Modificado pasó de \$7,679,819,374.57 en 2022 a \$7,004,620,376.41 en 2023, lo que representa una disminución de -8.8%.

Asimismo, el Presupuesto Comprometido se contrajo -15.7% de 2022 a 2023 (\$6,871,745,283.52 vs \$5,791,503,467.57). Por su parte, el Presupuesto Devengado disminuyó -17.51% (\$6,569,697,144.47 en 2022 vs \$5,419,857,015.21 en 2023), mientras que el Presupuesto Ejercido se mantuvo prácticamente igual, con una variación de sólo -0.2% (\$3,795,205,417.48 vs \$3,788,284,261.88) al igual que el Presupuesto Pagado (\$3,794,646,225.42 vs \$3,785,294,387.23).

Tabla No. 4a Análisis del Presupuesto del Programa. E212 Autopistas de Cuota de Calidad, Eficientes y Seguras.						
Ejercicio Fiscal	Aprobado	Modificado	Comprometido	Devengado	Ejercido	Pagado
2022	\$6,075,164,145.19	\$7,679,819,374.57	\$6,871,745,283.52	\$6,569,697,144.47	\$3,795,205,417.48	\$3,794,646,225.42
2023	\$4,647,739,439.85	\$7,004,620,376.41	\$5,791,503,467.57	\$5,419,857,015.21	\$3,788,284,261.88	\$3,785,294,387.23

Fuente: Elaboración propia con base en la información proporcionada por el Ente Público.

En su Clasificación por Objeto del Gasto, el Presupuesto Ejercido en el Programa E212 Autopistas de cuota de calidad, eficientes y seguras de la Red Estatal de Autopistas de Nuevo León (REANL), se distribuyó de la siguiente manera durante 2022 ¹²: Capítulo 1000. Servicios Personales, 2.7%; Capítulo 2000. Materiales y Suministros, 0.6%; Capítulo 3000. Servicios Generales, 6.8%; Capítulo 4000. Transferencias, Asignaciones, Subsidios y otras Ayudas, 29.0%; Capítulo 5000. Bienes Muebles e Inmuebles, 0.03%; Capítulo 6000. Obras Públicas, 13.97%, y Capítulo 9000. Deuda Pública, 46.9%. Durante el ejercicio fiscal 2023 la distribución del Presupuesto Ejercido fue la siguiente: Capítulo 1000. Servicios Personales, 3.4%; Capítulo 2000. Materiales y Suministros, 0.7%; Capítulo 3000. Servicios Generales, 8.0%; Capítulo 4000. Transferencias, Asignaciones, Subsidios y otras Ayudas, 23.8%; Capítulo 5000. Bienes Muebles e Inmuebles, 0.7%; Capítulo 6000. Obras Públicas, 9.6%, y Capítulo 9000. Deuda Pública, 53.8%.

¹² Los porcentajes se calcularon a partir de la información del Anexo 2.

Cabe mencionar que en el reporte Estado del Ejercicio del Presupuesto por Proyecto al 31 de diciembre de 2023, proporcionado por el Ente Público, el presupuesto registrado en el Capítulo 4000 corresponde a la Partida Genérica 4200. Transferencias al resto del sector público; según la Cuenta Pública 2023 del Ente Público, se transfirieron \$900,000,000.00 por este concepto a la Secretaría de Finanzas para el fortalecimiento de las finanzas públicas derivados de remanentes de los fideicomisos.

Por otra parte, el Capítulo 9000, se registró en las Partidas Genérica 9100. Amortización de la Deuda Pública, 9200. Intereses de la Deuda Pública y 9500. Costo por Cobertura. En la Cuenta Pública 2023 se indica que los siguientes conceptos corresponden a deuda pública de corto plazo, es decir, amortización estimada que se pagará durante el ejercicio siguiente: PAMM FID 80698, PAMM FID 2227, AMC FID 3378 18 2U y AMC FID 3378 18U.

La Tabla No. 4b muestra el análisis del presupuesto del programa. Ahí se observa que durante 2022 el Presupuesto Devengado como proporción del Presupuesto Modificado representó el 85.54%, mientras que en 2023 éste representó el 77.38%. Asimismo, el Presupuesto Ejercido como proporción del Presupuesto Modificado fue de 49.42% en 2022 y 54.08% en 2023; este último indicador refleja que la eficiencia del gasto se incrementó de 2022 a 2023.

Tabla No. 4b Análisis del Presupuesto del Programa. E212 Autopistas de Cuota de Calidad, Eficientes y Seguras.					
Ejercicio Fiscal	Modificado	Devengado	Ejercido	% Presupuesto Devengado	% Presupuesto Ejercido
2022	7,679,819,374.57	6,569,697,144.47	3,795,205,417.48	85.54%	49.42%
2023	7,004,620,376.41	5,419,857,015.21	3,788,284,261.88	77.38%	54.08%

Fuente: Elaboración propia con base en la información proporcionada por el Ente Público.

La comparación entre el Presupuesto Ejercido y el Presupuesto Devengado muestra que en 2022 quedaron sin ejercer \$2,774,491,726.99, lo que refleja un subejercicio de 42.2%, mientras que en 2023 el monto sin ejercer del Presupuesto Devengado fue de \$1,631,572,753.33, cifra que indica un subejercicio de 30.1%.

e. Indicadores de desempeño del ámbito estatal.

La Matriz de Indicadores para Resultados del Programa Presupuestario *E212 Autopistas de Cuota de Calidad, Eficientes y Seguras* consta de 18 indicadores de desempeño, uno a nivel Fin, otro a nivel Propósito, uno para cada uno de sus cuatro Componentes y uno para cada una de sus doce Actividades, los cuales pueden consultarse en el Anexo 1, así como el objetivo que mide cada uno de ellos. La Tabla No. 5 muestra los indicadores de desempeño del Programa a nivel estratégico (Fin y Propósito) y a nivel Componentes. De acuerdo con las Fichas Técnicas de los Indicadores, los indicadores de desempeño a nivel de Fin y Propósito son de Tipo Estratégico y los de Componente son de Gestión. Además, los indicadores de Fin y Propósito tienen un Sentido Ascendente, el de Propósito Descendente y los de los Componentes C2, C3 y C4 tienen un Sentido Normal.

Tabla No. 5 Indicadores de Desempeño del Programa. E212 Autopistas de Cuota de Calidad, Eficientes y Seguras.					
Nivel de Desempeño	Nombre del Indicador		Método de Cálculo	Tipo de Indicador	Sentido del Indicador
Fin	Tasa de variación de usuarios que utilizan las autopistas de la REANL		((Aforo en las autopistas de la REANL año t - Aforo en las autopistas de la REANL año t-1) / Aforo en las autopistas de la REANL año t-1) * 100	Estratégico	Ascendente
Propósito	Tasa de variación de accidentes en las autopistas de la REANL		((Accidentes en las autopistas de la REANL año t - Accidentes en las autopistas de la REANL año t-1) / Accidentes en las autopistas de la REANL año t-1) * 100	Estratégico	Descendente
Componentes	C1.	Tasa de variación de peajes cobrados por el uso de autopistas	((Peajes cobrados trimestre t - Peajes cobrados trimestre t-1) / Peajes cobrados trimestre t-1) * 100	De gestión	Ascendente
	C2.	Costo promedio del kilómetro de autopista mantenido	(Presupuesto ejercido en mantenimiento de autopistas / Kilómetros mantenidos)	De gestión	Normal
	C3.	Costo promedio del kilómetro de autopista rehabilitado	(Presupuesto ejercido en rehabilitación de autopistas / Kilómetros rehabilitados)	De gestión	Normal
	C4.	Porcentaje de emergencias atendidas	(Emergencias atendidas / Emergencias reportadas) * 100	De gestión	Normal

Fuente: Elaboración propia con base en la Ficha Técnica de Indicadores del Programa.

A nivel Fin el indicador *Tasa de variación de usuarios que utilizan las autopistas de la REANL* tiene por objetivo medir la contribución del Programa E212 *Autopistas de Cuota de Calidad, Eficientes y Seguras*; el indicador a nivel Propósito, *Tasa de variación de accidentes en las autopistas de la REANL*, es utilizado para medir el objetivo de que *Los Usuarios de las autopistas de la REANL disminuyen sus riesgos de seguridad vial y tiempos de traslado*. Por su parte, el indicador de desempeño del Componente C1. *Tasa de variación de peajes cobrados por el uso de autopistas*, mide el objetivo *Peajes por el uso de autopistas cobrados*; el indicador de desempeño del Componente C2. *Costo promedio del kilómetro de autopista mantenido*, se emplea para medir *Kilómetros de autopistas de la REANL mantenidos*; el indicador de desempeño del Componente C3. *Costo promedio del kilómetro de autopista rehabilitado*, mide el objetivo *Kilómetros de autopistas de la REANL rehabilitados*. Y el indicador de desempeño del Componente C4. *Porcentaje de emergencias atendidas* determina las *Emergencias en las autopistas de la REANL atendidas*.

Aunque generalmente los indicadores estratégicos se utilizan en los niveles de desempeño de Fin y de Propósito, el Manual para la Operación del PbR-SED señala que los indicadores estratégicos *Miden el grado de cumplimiento de los objetivos de las políticas públicas y de los Programas Presupuestarios y Actividades Institucionales Específicas. Contribuyen a fortalecer o corregir las estrategias y la orientación de los recursos. Regularmente se identifican en la MIR de un Programa Presupuestario a nivel de Fin, Propósito y, en algunos casos, en Componentes que se consideren bienes, servicios o tipos de apoyos que impacten directamente a la población o área de enfoque objetivo* (ver página 82 del Manual).

Capítulo I. Justificación y Contribución.

Pregunta Metodológica No. 1

¿El Ente Público responsable de la ejecución del Programa identifica el objetivo principal (situación deseada) de la intervención gubernamental mediante el análisis del árbol de problemas y objetivos?

Respuesta: No.

Valor	Criterio	Semaforización
1	Bajo	Rojo

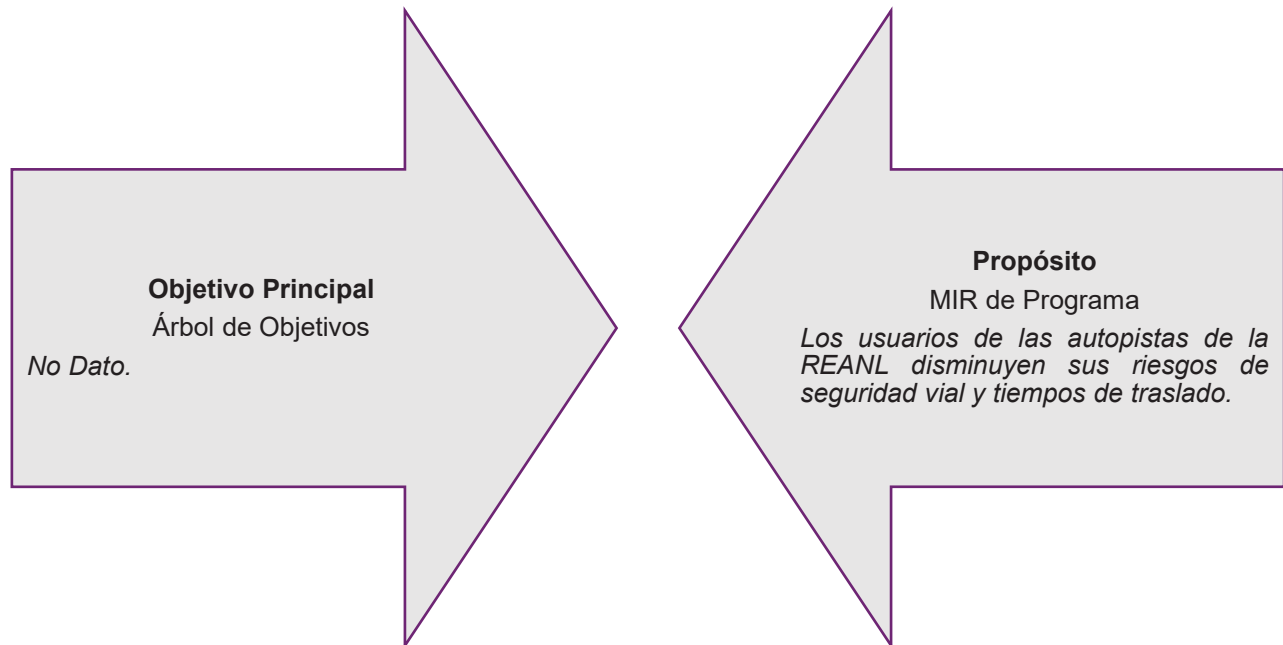
- a) Se observa consistencia entre el problema central definido en el árbol de problemas y la definición del objetivo principal (situación deseada) establecida en el árbol de objetivos.



Fuente: No Aplica.

Para la elaboración de la presente evaluación, el Ente Público responsable de la ejecución del Programa no proporcionó el árbol de problemas ni el árbol de objetivos, por lo que no se cuenta con información sobre el problema central ni el objetivo principal.

- b) El objetivo principal (Situación deseada) definido en el Árbol de Objetivos es congruente con el objetivo de Propósito definido en la MIR y en estos enunciados identifican de forma clara, precisa y consistente a la población o área de enfoque objetivo.



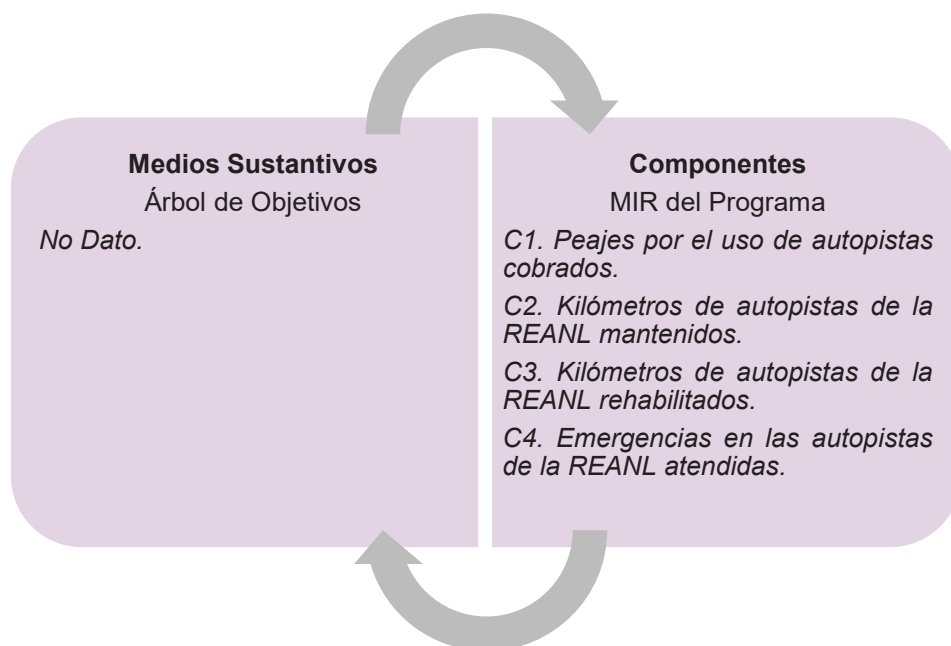
Fuente: Elaboración propia a partir de la información contenida en la MIR del Programa (Anexo 1).

Para la elaboración de la presente evaluación, el Ente Público responsable de la ejecución del Programa no proporcionó el árbol de problemas ni el árbol de objetivos, por lo que no se cuenta con información sobre el problema central ni el objetivo principal.

Derivado de lo anterior, no es posible determinar si el objetivo principal es congruente con el Propósito de la MIR, definido éste como *Los usuarios de las autopistas de la REANL disminuyen sus riesgos de seguridad vial y tiempos de traslado* (ver Anexo 1 “Matriz de Indicadores para Resultados 2023”). Se considera que en este último se establece, de manera clara y precisa, a la población objetivo, identificada como *Los usuarios de las autopistas de la REANL*.

- c) En los Medios Sustantivos definidos en el árbol de objetivos se logran identificar los bienes y servicios que entrega el Programa y en estos, se observa que son los necesarios para atender el objetivo de Propósito.

Debido a que, para la elaboración de la presente evaluación, el Ente Público responsable de la ejecución del Programa no proporcionó el árbol de objetivos, no se logran identificar los bienes y servicios que entrega el Programa en dicho instrumento. Por otra parte, los Componentes definidos en la Matriz de Indicadores para Resultados son C1. *Peajes por el uso de autopistas cobrados*, C2. *Kilómetros de autopistas de la REANL mantenidos*, C3. *Kilómetros de autopistas de la REANL rehabilitados* y C4. *Emergencias en las autopistas de la REANL atendidas*, los cuales se consideran necesarios para atender el Propósito.



Fuente: Elaboración propia con información de la MIR del Programa (Anexo 1).

Recomendaciones técnicas para la mejora del Programa.

- 1) Elaborar el árbol del problema y el árbol de objetivos conforme a lo establecido en la Sección 4 del Apartado 3.3 Diagnóstico Situacional del Manual para la Operación del PbR-SED.

Pregunta Metodológica No. 2

¿En el Diagnóstico Situacional 2023 del Programa, el Ente Público responsable de la ejecución del Programa describe un análisis claro y preciso de los árboles de problemas y objetivos que dan justificación al Programa?

Respuesta: No.

Valor	Criterio	Semaforización
1	Bajo	Rojo

- a) Se observa un análisis del árbol de problemas y este cumple con la metodología que se establece en el Manual de Operación del PbR-SED.

Imagen No. 1 Árbol de Problemas

No Dato.

El Ente Público responsable no cuenta con un Diagnóstico Situacional del Programa Presupuestario evaluado, carencia que se constató a partir de la revisión del Portal Oficial “Evalúa PbR NL” <https://evalua-pbr.nl.gob.mx/index.php/programas-estatales/> en los ejercicios fiscales 2021, 2022, 2023 y 2024 que la plataforma despliega. Además, para la elaboración de la presente evaluación, el Ente Público responsable de la ejecución del Programa no proporcionó el árbol de problemas.

- b) Se observa un análisis del árbol de objetivos y este cumple con la metodología que se establece en el Manual de Operación del PbR-SED.

Imagen No. 2 Árbol de Objetivos

No Dato.

El Ente Público responsable no cuenta con un Diagnóstico Situacional del Programa Presupuestario evaluado, carencia que se constató a partir de la revisión del Portal Oficial “Evalúa PbR NL” <https://evalua-pbr.nl.gob.mx/index.php/programas-estatales/> en los ejercicios fiscales 2021, 2022, 2023 y 2024 que la plataforma despliega. Además, para la elaboración de la presente evaluación, el Ente Público responsable de la ejecución del Programa no proporcionó el árbol de problemas.

- c) Se observa congruencia entre el árbol de objetivos y el resumen narrativo en la Matriz de Indicadores para Resultados (MIR), es decir la justificación para ejecutar el Programa es adecuada y está documentada con un sustento teórico o empírico para validar la intervención a través de las acciones del Programa.

La Tabla No. 6 muestra la vinculación entre el Resumen Narrativo de los diferentes niveles de desempeño de la MIR del Programa con el árbol de objetivos. Como se aprecia en la tabla, no se tiene dato respecto a Fines o Medios sustantivos, debido a que el Ente Público responsable de la ejecución del Programa no cuenta con el árbol de objetivos; de esta manera no se puede observar su vinculación con los niveles de desempeño de la MIR.

Tabla No. 6 Vinculación del Resumen Narrativo con el Árbol de Objetivos. E212 Autopistas de Cuota de Calidad, Eficientes y Seguras.			
Nivel de Desempeño	Objetivos del Programa en la MIR	Vinculación a Fines o Medios Sustantivos del árbol de objetivos	Vinculación
Fin	Contribuir a incrementar el uso de las autopistas de cuota de la REANL mediante el ofrecimiento de autopistas de calidad y seguras.	No Dato.	No
Propósito	Los usuarios de las autopistas de la REANL disminuyen sus riesgos de seguridad vial y tiempos de traslado.	No Dato.	No
Componentes	C1. Peajes por el uso de autopistas cobrados.	No Dato.	No
	C2. Kilómetros de autopistas de la REANL mantenidos.	No Dato.	No
	C3. Kilómetros de autopistas de la REANL rehabilitados.	No Dato.	No
	C4. Emergencias en las autopistas de la REANL atendidas.	No Dato.	No

Fuente: Elaboración propia con información de la MIR del Programa (Anexo 1).



Recomendaciones técnicas para la mejora del Programa.

- 1) Elaborar el árbol del problema y el árbol de objetivos conforme a lo establecido en la Sección 4 del Apartado 3.3 Diagnóstico Situacional del Manual para la Operación del PbR-SED.



Pregunta Metodológica No. 3

¿El Ente Público responsable de la ejecución del Programa cuenta con un Diagnóstico Situacional¹³ conforme lo establece el Manual para la Operación del Presupuesto basado en Resultados y el Sistema de Evaluación del Desempeño (MOPbR) que contextualice de manera estructurada el asunto o problema público que se atiende con la implementación del Programa?

Respuesta: No.

Valor	Criterio	Semaforización
1	Bajo	Rojo

a) En el Diagnóstico Situacional 2023 del Programa se observa que la Matriz de Indicadores para Resultados es la vigente para el Ejercicio Fiscal 2023.

El Ente Público responsable de la ejecución del programa no proporcionó, para efectos de la presente evaluación, un Diagnóstico Situacional del Programa Presupuestario.

b) En el Diagnóstico Situacional 2023 del Programa se muestra de forma clara y consistente el análisis de coincidencias y complementariedades, de conformidad con lo dispuesto en el MO PbR.

El Ente Público responsable de la ejecución del programa no proporcionó, para efectos de la presente evaluación, un Diagnóstico Situacional del Programa Presupuestario.

c) En el Diagnóstico Situacional 2023 del Programa se observa la Alineación a los instrumentos de la planeación del desarrollo de manera consistente con lo que se establece en la Matriz de Indicadores para Resultados y de conformidad con lo dispuesto en el MO PbR.

El Ente Público responsable de la ejecución del programa no proporcionó, para efectos de la presente evaluación, un Diagnóstico Situacional del Programa Presupuestario.

¹³ Lineamientos Generales para la operación del Presupuesto basado en Resultados y el Sistema de Evaluación del Desempeño en el Gobierno del Estado de Nuevo León, artículos 4 y 5. PO, Monterrey, N.L. Lunes 28 de agosto de 2023.

d) La Estructura del Diagnóstico Situacional del Programa sigue lo establecido en el MO PbR MO PbR (Capítulo 3, Sección 3.3. y sus anexos)¹⁴.

El Ente Público responsable de la operación del Programa no cuenta con un Diagnóstico Situacional 2023 del Programa. Por ello, en el siguiente esquema se informa que no se cuenta con los apartados que debe contener la estructura del Diagnóstico Situacional, según lo establecido en la Tabla No. 4 del Manual para la Operación del PbR-SED (página 38):

Portada y Contenido.	• No lo contiene.
1. Marco Legal.	• No lo contiene.
2. Antecedentes.	• No lo contiene.
3. Cobertura.	• No lo contiene.
4. Árboles de Problemas y Objetivos.	• No lo contiene.
5. Matriz de Indicadores para Resultados.	• No lo contiene.
6. Padrón de Beneficiarios, ROP o LOP ^{1/} .	• No Aplica.
7. Complementariedades y Coincidencias.	• No lo contiene.
8. Alineación a la Planeación Estatal y los ODS.	• No lo contiene.
9. Versiones y vigencia del Diagnóstico.	• No lo contiene.

1/ ROP: Reglas de Operación – LOP: Lineamientos Operativos.

Con respecto al apartado 6. *Padrón de Beneficiarios, ROP o LOP*, cabe mencionar que el Manual para la Operación del PbR-SED (página 51) establece que los Programas Presupuestarios que entreguen subsidios o tipos de apoyos a personas físicas y morales se deberá indicar en el Diagnóstico Situacional correspondiente que cuentan con un padrón de beneficiarios apegado al documento. Con base en ello, dicho apartado no le es aplicable al Programa, toda vez que no entrega subsidios o apoyos.

¹⁴ Manual para la Operación del Presupuesto basado en Resultados y el Sistema de Evaluación del Desempeño. SFyTGE. Portal Oficial "Evalúa PbR NL" <https://evalua-pbr.nl.gob.mx/index.php/manual-pbr-nl/>

Recomendaciones técnicas para la mejora del Programa.

- 1) Elaborar el Diagnóstico Situacional del Programa Presupuestario con base en los criterios y apartados establecidos en el Apartado 3.3 del Manual para la Operación del PbR-SED.

Pregunta Metodológica No. 4

¿En el Diagnóstico Situacional del Programa, el Ente Público responsable de la ejecución del Programa expone la definición y cuantificación de la población o área de enfoque objetivo?

Respuesta: No.

Valor	Criterio	Semaforización
1	Bajo	Rojo

a) Se observa de manera clara y precisa la definición de la población o área de enfoque objetivo.

El Ente Público responsable de la operación del Programa no cuenta con un Diagnóstico Situacional conforme lo establece el Manual para la Operación del Presupuesto basado en Resultados y el Sistema de Evaluación del Desempeño, por lo que no es posible dar respuesta a este inciso de la Pregunta Metodológica. Por otro lado, el Propósito de la MIR plantea como población objetivo a “Los usuarios de las autopistas de la REANL”, pero no se cuenta con una definición clara de este término.

Cabe observar que en el procedimiento general PG-OPE-02 Control de Aforo del Sistema de Administración de Calidad, proporcionado por el Ente Público, para efectos de la presente evaluación, se define a “Aforo” como la cantidad de vehículos que cruzan en la caseta de cuota, concepto que se sugiere tomar en consideración en la definición de las diferentes categorías de población durante la elaboración del Diagnóstico Situacional.

b) Se presenta con alguna metodología, el cálculo para la cuantificación y cobertura de la población o área de enfoque objetivo que se atiende con el Programa.

El Ente Público no proporcionó un Diagnóstico Situacional en el cual se establezca la definición y cuantificación de la población potencial, objetivo y atendida con los componentes del Programa Presupuestario. Tampoco se tiene un documento oficializado y técnico que describa la estrategia de cobertura del programa (metas de cobertura para la Población o Área de Enfoque Atendida) que aplicó para el ejercicio fiscal 2023.

Para efectos de la presente evaluación, en la integración de la Tabla No. 7, referida a la Población Objetivo y Atendida con la aplicación del Programa, se considera la definición y cuantificación de aforo, expresado en vehículos. En este sentido, como población objetivo se retoma la cantidad del aforo

esperado para 2022 y 2023, de acuerdo con el indicador de desempeño a nivel de Fin registrado en la Ficha Técnica del Indicador, y como población atendida se plasma el aforo observado según lo reportado en las Cuentas Públicas 2022 y 2023 del Ente Público.

Tabla No. 7 Análisis de Población Objetivo y Atendida con la aplicación del Programa. Red Estatal de Autopistas de Nuevo León (REANL).			
Año	Pob. Objetivo ^{1/} (PO)	Pob Atendida ^{2/} (PA)	Cobertura (PA/PO)*100
2022	21,425,900	30,997,515	144.7%
2023	36,305,250	35,399,040	97.5%

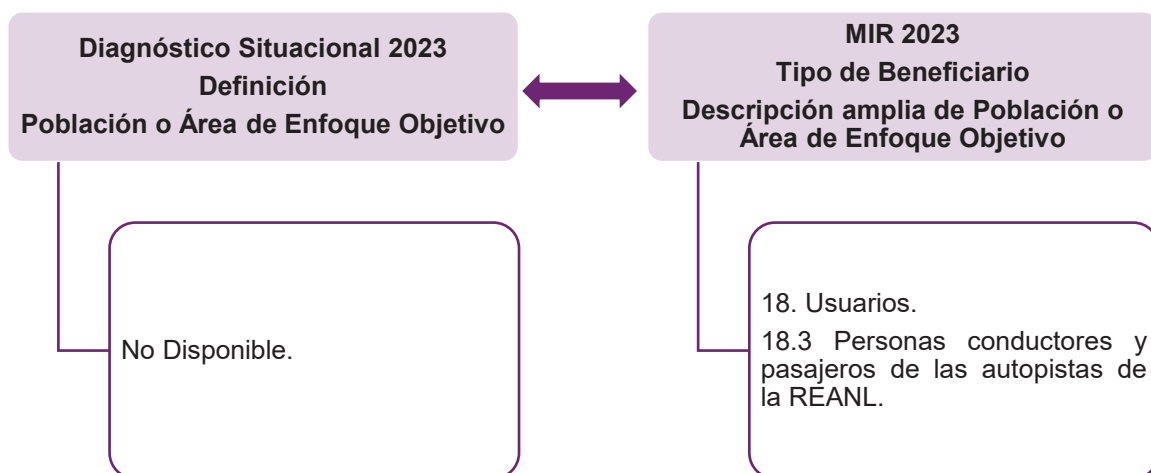
1/ Población o Área de Enfoque Objetivo: Beneficiarios que el Programa tiene planeado o programado atender en un período de tiempo pudiendo responder a la totalidad de la población potencial o sólo una parte de ella.

2/ Población o Área de Enfoque Atendida: Beneficiarios efectivos que reciben los bienes y/o servicios que componen un Programa en un ejercicio fiscal determinado.

Fuente: Elaboración propia con base en las Fichas Técnicas del Indicador 2022 y 2023 del Programa y Cuentas Públicas 2022 y 2023 del Ente Público.

c) La definición de población o área de enfoque objetivo que se atiende con el Programa establecida en el Diagnóstico Situacional es consistente con la determinación del Tipo de Beneficiario y Descripción amplia de la Población o Área de Enfoque Objetivo establecida en el MIR 2023.

La MIR señala que los beneficiarios o población atendida con el Programa son *los usuarios de las autopistas de la REANL*. Sin embargo, la falta de un Diagnóstico Situacional 2023 y de un documento oficializado y técnico que defina la población atendida con los componentes del programa impide dar una respuesta a este inciso de la Pregunta Metodológica, lo cual se refleja en la siguiente figura:



Fuente: Elaboración propia con información proporcionada por el Ente Público y la MIR del Programa (Anexo 1).



Recomendaciones técnicas para la mejora del Programa.

- 1) Definir y cuantificar de manera clara y precisa a la población potencial, la población objetivo y la población atendida con el Programa, conforme al formato DS-01, señalado en el Anexo 1 (Formato DS-01) del Manual para la Operación del PbR-SED.
- 2) Elaborar y oficializar una metodología para el cálculo de la cuantificación y la cobertura de la población objetivo que se atiende con los Componentes del Programa, considerando la definición de “aforo”.



Pregunta Metodológica No. 5

¿Los Objetivos de Fin y Propósito del Programa están vinculado con los objetivos de la Planeación del Desarrollo y/o Programa Sectorial, Especial o Institucional?

Respuesta: Sí.

Valor	Criterio	Semaforización
3	Alto	Verde

a) Se identifica que el objetivo de Fin del Programa está programáticamente alineado al Plan de Desarrollo a través del monitorear indicadores a este nivel de planeación.

En la Tabla No. 8 se muestra que el Fin del Programa es *Contribuir a incrementar el uso de las autopistas de cuota de la REANL mediante el ofrecimiento de autopistas de calidad y seguras*. Como se indica en la MIR 2023, el Programa está alineado al Tema 2.1 *Movilidad Sustentable* y Objetivo General *Ampliar y mejorar la oferta y operación de los sistemas de movilidad en el estado, articulando cadenas de viaje sostenibles, asequibles e incluyentes* del Plan Estatal de Desarrollo 2022 – 2027. Para este Tema y Objetivo General, el Plan presenta tres indicadores de los cuales se considera que el alineado al Fin del Programa es *Reducción de accidentes viales*. El indicador *Reducción de accidentes viales* tiene como línea base el año 2020 con un valor de 64,058 accidentes, una meta 2027 de 53,020 (esto es, una reducción de -17.2%), con tendencia decreciente, y el INEGI como fuente de información (aunque no se indica el medio de verificación). Se juzga que el objetivo de Fin del Programa está programáticamente alineado al Plan Estatal de Desarrollo de manera parcial, toda vez que, si bien está vinculado con el Objetivo General de dicho Plan, no es monitoreado a través de un indicador de ese nivel de planeación, sin bien el Propósito del Programa *Los usuarios de las autopistas de la REANL disminuyen sus riesgos de seguridad vial y tiempos de traslado* sí es monitoreado mediante esta métrica.

**Tabla No. 8 Fin de la MIR y la alineación a la planeación del desarrollo.
E212 Autopistas de Cuota de Calidad, Eficientes y Seguras.**

Instrumento de Planeación del Desarrollo

Plan Estatal de Desarrollo 2022 - 2027

Fin del Programa

Contribuir a incrementar el uso de las autopistas de cuota de la REANL mediante el ofrecimiento de autopistas de calidad y seguras.

Supuesto de Fin del Programa

Las vías de cuota operan de forma correcta y la infraestructura necesaria para registrar a los usuarios es la adecuada.

Indicador de Fin del Programa

Tasa de variación de usuarios que utilizan las autopistas de la REANL.

Indicador de la Planeación del Desarrollo

Reducción de accidentes viales.

Fuente: Elaboración propia con base en la MIR del Programa y el Plan estatal de Desarrollo 2022 – 2027.

- b) Determinar si la vinculación del Objetivo de Fin y Propósito del Programa con los Objetivos del Desarrollo Sostenible (ODS- <https://agenda2030.mx/#/home>), es la adecuada conforme fue definida por el Ente Público responsable de la ejecución del Programa en el Portal Oficial “Evalúa PbR SED” <https://evalua-pbr.nl.gob.mx/index.php/ods/>**

La Tabla No. 9 muestra la vinculación del Objetivo del Fin y del Propósito del Programa con los Objetivos del Desarrollo Sostenible. El Fin del Programa es *Contribuir a incrementar el uso de las autopistas de cuota de la REANL mediante el ofrecimiento de autopistas de calidad y seguras*, y su Propósito es *Los usuarios de las autopistas de la REANL disminuyen sus riesgos de seguridad vial y tiempos de traslado*. Por su parte, el Objetivo de Desarrollo Sostenible al que se encuentra vinculado el Programa es el 11. *Lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles*, y a la Meta 11.2 *De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad*.

Tabla No. 9 Vinculación con los Objetivos de Desarrollo Sostenible 2030.

Plan Estatal de Desarrollo 2022 - 2027

2. Generación de Riqueza Sostenible
2.1 Movilidad Sustentable



Objetivo del PED

0.1 Ampliar y mejorar la oferta y operación de los sistemas de movilidad en el estado, articulando cadenas de viaje sostenibles, asequibles e incluyentes.

Programa Sectorial 2022 - 2027

Programa Sectorial de Movilidad y Planeación Urbana.

Objetivo del Programa Sectorial ^{2/}

Objetivo Específico 3. Reducir las desigualdades entre regiones del estado, estableciendo las condiciones adecuadas de vinculación y conectividad por medio de inversión en infraestructura vial y regeneración de espacios públicos.

Fin del Programa Presupuestario Estatal

Contribuir a incrementar el uso de las autopistas de cuota de la REANL mediante el ofrecimiento de autopistas de calidad y seguras.

Propósito del Programa Presupuestario Estatal

Los usuarios de las autopistas de la REANL disminuyen sus riesgos de seguridad vial y tiempos de traslado.

Objetivos de Desarrollo Sostenible ^{1/}



Objetivo del ODS

11. Ciudades y Comunidades Sostenibles

Descripción del ODS

11. Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles.

Meta del ODS

11.2 De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación de transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.

1/ Portal Oficial "Evalúa PbR SED" <https://evalua-pbr.nl.gob.mx/index.php/ods/>

2/ Extrapolación propia a partir del PED 2022 – 2027 y el Programa Sectorial 2022 – 2027 Programa Sectorial de Movilidad y Planeación Urbana.

Fuente: Elaboración propia con base en la información de la MIR del Programa (Anexo 1), Plan Estatal de Desarrollo 2022 – 2027, Programa Sectorial de Movilidad y Planeación Urbana 2022 – 2027 y Objetivos del Desarrollo Sostenible (ODS- <https://agenda2030.mx/#/home>).

Como se puede observar en la Tabla No. 9, el Objetivo de Fin y Propósito del Programa sí están vinculados de manera adecuada con los Objetivos del Desarrollo Sostenible, de acuerdo con la definición realizada por el Ente Público responsable de la ejecución del Programa en el Portal Oficial "Evalúa PbR SED", la cual puede consultarse en <https://evalua-pbr.nl.gob.mx/index.php/ficha-ods/?id=444>. Sin embargo, es necesario que en el apartado correspondiente a *Programa Sectorial, Especial o Regional* de la *Alineación a la Planeación del Desarrollo* de la Ficha Técnica de Indicadores (FTI) se identifique

el Programa Sectorial al que se alinea el Programa, toda vez que en la FTI 2023 se señala que *No se ha emitido aún un programa derivado del plan estatal de desarrollo.*

Por otra parte, se revisó que en el Programa Sectorial de Movilidad y Planeación Urbana 2022 – 2027, disponible en el Portal Oficial “Evalúa PbR NL”¹⁵, se incluye la participación de Red Estatal de Autopistas de Nuevo León (REANL). Este documento propone el Objetivo Específico 3. *Reducir las desigualdades entre regiones del estado, estableciendo las condiciones adecuadas de vinculación y conectividad por medio de inversión en infraestructura vial y regeneración de espacios públicos*, al cual se considera, para efectos de la presente evaluación, contribuye el Programa, por lo que se plasma también en la Tabla No. 9.

c) Observar el tipo de vinculación que se tiene con los ODS:

Directa: El logro del Fin y/o el Propósito es suficiente para cumplir con al menos uno de los Objetivos del Desarrollo Sostenible.

Indirecta: El logro del Fin y/o el Propósito contribuye al cumplimiento de al menos uno de los Objetivos del Desarrollo Sostenible.

Inexistente: El logro del Fin y/o el Propósito no aporta al cumplimiento de al menos uno de los Objetivos del Desarrollo Sostenible.

La información contenida en la Tabla No. 9 sugiere que existe una vinculación indirecta entre el Fin del Programa (*Contribuir a incrementar el uso de las autopistas de cuota de la REANL mediante el ofrecimiento de autopistas de calidad y seguras*) y el Objetivo de Desarrollo Sostenible 11 (*Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean más inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles*). Lo anterior debido a que el uso de autopistas de calidad y seguras, elementos incluidos en el Fin, contribuye a que los asentamientos humanos sean seguros, pero sería necesaria la provisión de otros bienes y servicios para que además sean inclusivos, resilientes y sostenibles.

¹⁵ Disponible en https://evalua-pbr.nl.gob.mx/wp-content/uploads/2023/06/PROG_SECT_MOVILIDAD.pdf.

Recomendaciones técnicas para la mejora del Programa.

Ninguna.

Capítulo II. Orientación a Resultados.

Pregunta Metodológica No. 6

¿Los Componentes definidos en la Matriz de Indicadores para Resultados cumplen con las características técnicas de la Metodología de Marco Lógico?

Respuesta: Sí.

Valor	Criterio	Semaforización
2	Medio	Amarillo

Los Componentes observados en la MIR tienen las siguientes características:

- De acuerdo con las atribuciones establecidas en el Reglamento Interior o documento normativo oficial equivalente de la Unidad Administrativa responsable del Componente, esta produce los bienes o servicios necesarios en la ejecución del Componente, su producción genera junto con los supuestos en este nivel de desempeño el cumplimiento del objetivo de Propósito del programa.**

La Tabla No. 10 muestra los Componentes y sus Supuestos (C-P) así como el Propósito de la MIR del Programa Presupuestario. El Ente Público cuenta con un Reglamento Interior¹⁶ en el que se establece, en su Artículo 2º que el organismo público descentralizado tiene por objeto planear, proyectar, promover, conservar, administrar, y en su caso construir las Autopistas que se requieran, de acuerdo a los programas que se llevan a cabo en materia de Autopistas en la Entidad. El Artículo 5º del Reglamento señala que el Director General del organismo tendrá a su cargo las funciones que se señalan en el Artículo II del Decreto de creación (ver apartado *Contextualización General del Programa* de la presente evaluación). En el Artículo 6º se dispone que para el eficaz desempeño de sus funciones el Director General del organismo será auxiliado por las siguientes unidades administrativas: Dirección de Infraestructura y Dirección de Operación y Finanzas. El Artículo 8º menciona que le corresponde a la Dirección de Infraestructura el despacho de, entre otros asuntos, preparar y coordinar la celebración de concursos para la selección y contratación de proveedores y contratistas, que se requieran para la ejecución de los programas de construcción, ampliación, mantenimiento y conservación de las vías estatales de comunicación; de conformidad a las normas y criterios establecidos por el Consejo de Administración del Organismo. Por su parte, en el Artículo 9º se indica que a la Dirección de Operación y Finanzas le corresponde el despacho de, entre otros asuntos, participar en el área de su competencia en la formulación y trámite de los convenios o contratos que celebre el organismo.

¹⁶ Publicado en el Periódico Oficial del Estado de 21 de junio de 1989. Disponible en https://sistec.nl.gob.mx/Transparencia_2015/Archivos/AC_0001_0004_0048745-0000001.pdf, recuperado el 29 de octubre de 2024.

De este modo, es posible observar que, con base en las atribuciones establecidas en su Reglamento Interno, el organismo público descentralizado en general produce los bienes o servicios necesarios en la ejecución de Componentes, ya que conserva las Autopistas (atribución vinculada con los Componentes C2 y C3 referidos a mantenimiento y rehabilitación) y las administra (atribución relacionada con los Componentes C1 y C4 referidos a peajes cobrados y emergencias atendidas). En cuanto a las atribuciones de las Unidades Administrativas, se observa que la Dirección de Infraestructura produce los bienes y servicios para los Componentes C2 y C3, pero no se aprecia que esta área ni la Dirección de Operación y Finanzas tenga como atribuciones producir los Componentes C1 y C4.

Cabe notar que en la página de internet del Ente Público se muestra que la estructura orgánica del organismo¹⁷ está integrada por: Director General; Dirección Administrativa, Dirección de Infraestructura, y Dirección de Operaciones y Proyectos Estratégicos. Dicha estructura difiere de la establecida en el Reglamento Interior.

Tabla No. 10 Componentes del Propósito de la MIR. E212 Autopistas de Cuota de Calidad, Eficientes y Seguras.				
Nivel de la MIR	Objetivo	Componentes		Supuestos (C-P)
Propósito	Los usuarios de las autopistas de la REANL disminuyen sus riesgos de seguridad vial y tiempos de traslado.	C1.	Peajes por el uso de autopistas cobrados.	Los usuarios prefieren utilizar las autopistas de la REANL.
		C2.	Kilómetros de autopistas de la REANL mantenidos.	Las autopistas se mantienen en buen estado de circulación garantizando seguridad vial a los usuarios.
		C3.	Kilómetros de autopistas de la REANL rehabilitados.	Las autopistas se mantienen en buen estado de circulación garantizando seguridad vial a los usuarios.
		C4.	Emergencias en las autopistas de la REANL atendidas.	Las instancias (instituciones) correspondientes atienden el llamado de auxilio de los usuarios.

Fuente: Elaboración propia con base en la MIR del Programa (Anexo 1).

Por otra parte, asumiendo que los Supuestos (C-P) son correctos (esto se analiza a detalle en el inciso c) de esta Pregunta Metodológica, la generación de los Componentes C1, C2 y C3 cumplirían con

¹⁷ Disponible en <https://www.nl.gob.mx/es/estructura-organica/rea>, recuperado el 29 de octubre de 2024.

el Propósito del Programa ya que el C1 permite el acceso de los usuarios a las autopistas, mientras que el mantenimiento y la rehabilitación son necesarios para disminuir los riesgos de seguridad vial y tiempo de traslado. En cuanto al C4, no es preciso si el Componente se refiere a las atenciones de emergencias brindados o a llamadas de emergencias viales atendidas, por lo que se sugiere clarificar.

Es importante mencionar, que en el reporte Estado del Ejercicio del Presupuesto por Proyecto al 31 de diciembre de 2023, proporcionado por el Ente Público, se observan recursos económicos asignados al proyecto “Carretera Interserrana”¹⁸ en el Capítulo 6000. Obras Públicas. Por lo anterior, se pone a consideración del Ente Público la factibilidad de incorporar en el Programa Presupuestario un Componente adicional referente a la construcción de autopistas, el cual tendría sustento en las atribuciones del organismo establecidas en su Reglamento Interior.

b) Están redactados como resultados logrados y cumplen con lo que se establece en el Manual de Operación del PbR – SED y en la Guía para el Diseño de la Matriz de Indicadores para Resultados de la SHCP.



De acuerdo con el esquema ilustrado en la figura de arriba, la redacción de los Componentes del Programa debe seguir la siguiente estructura: *Producto o servicio terminado* + *verbo en participio pasado*. Con base en esto se analizó cada uno de los Componentes y se encontró que los cuatro cumplen con lo que se establece en el Manual de Operación del PbR – SED y en la Guía para el Diseño de la Matriz de Indicadores para Resultados de la SHCP. Para una mayor claridad, se hace el comentario que la redacción del Componente C2 se refiere a mantenimiento rutinario, a diferencia del Componente C3 que está relacionado con mantenimiento mayor.

¹⁸ En la página de internet <https://nl.gob.mx/es/proyectos/carretera-interserrana> se lee que las características de este proyecto son: Incluye la construcción de una carretera de altas especificaciones tipo A4, con cuatro carriles, dos por sentido, con una longitud total de 81.459 km, para hacer de esta vía una carretera rápida y segura para los usuarios. Se fortalecerá la infraestructura carretera para conectar el centro del país con Monterrey, Nuevo Laredo, Reynosa, Tamaulipas y Matamoros, incrementando así el flujo vehicular en ambas regiones. Además, se conectará de manera significativa, reduciendo los tiempos de traslado en la región Sur, una de las regiones más tradicionalmente deprimidas del estado. Recuperado el 29 de octubre de 2024.

- c) Los supuestos de Componente a Propósito (C-P)¹⁹ son factores externos claramente identificados que pueden afectar de manera directa el desempeño del Programa, se vinculan de manera adecuada al nivel de desempeño correspondiente y están redactados en positivo, es decir, se describe lo que se desearía que pasara.**

Los supuestos de Componente a Propósito son los siguientes (ver Tabla No. 10):

C1. Los usuarios prefieren utilizar las autopistas de la REANL.

C2. Las autopistas se mantienen en buen estado de circulación garantizando seguridad vial a los usuarios.

C3. Las autopistas se mantienen en buen estado de circulación garantizando seguridad vial a los usuarios.

C4. Las instancias (instituciones) correspondientes atienden el llamado de auxilio de los usuarios.

En todos los casos los supuestos están redactados en positivo. Además, para el caso del Componente C1, el supuesto corresponde a factores ajenos al Ente Público responsable de la ejecución del Programa. Para los Componentes C2 y C3, los supuestos se refieren a la consecuencia del Componente, es decir, las autopistas se mantienen en buen estado, pero no hay algún riesgo que pudiese afectar su producción. En este sentido, se sugiere analizar si es necesario que para realizar el mantenimiento y la rehabilitación se debe contar con capacidad de inversión y de determinados permisos, autorizaciones, permisos de derechos de vía, estudios de impacto ambiental u otros requisitos ajenos al ámbito competencia de las Unidades Administrativas responsables del organismo. Con relación al Componente C4, no es claro si las instancias (instituciones) que deben atender el llamado de auxilio de los usuarios son externas al Ente Público, en cuyo caso, se podría inferir que éste no brinda servicios de emergencia directamente; en ese sentido, se sugiere precisar en el supuesto que son las instancias ajenas al Ente Público quienes atienden aquellas notificaciones de emergencias viales que le son comunicadas.

¹⁹ Los supuestos a nivel Componente deben reflejar situaciones (factores) externas que asumimos deben ocurrir con el objeto de que se logre el Propósito del Programa, una vez que los Componentes han sido generados.



Recomendaciones técnicas para la mejora del Programa.

- 1) Revisar el Reglamento Interior del Ente Público para que la estructura administrativa con que se auxilia el Director General esté homologada a la disponible en la página de internet del organismo y se establezcan las unidades responsables del cobro de peaje y la atención de emergencias.
- 2) Clarificar la redacción de los Componentes C2, C3 y C4 conforme a lo indicado en la Tabla No. 8b del Manual para la Operación del PbR-SED.
- 3) Redactar los supuestos de los Componentes C2, C3 y C4 del Programa de acuerdo con lo señalado en el Apartado 10 de la Sección 3.4 del Manual para la Operación del PbR-SED.
- 4) Valorar la factibilidad de incorporar en el Programa Presupuestario un Componente adicional referente a la construcción de autopistas.



Pregunta Metodológica No. 7

¿El Propósito definido en la Matriz de Indicadores para Resultados cumple con las características técnicas de la Metodología de Marco Lógico?

Respuesta: Sí.

Valor	Criterio	Semaforización
2	Medio	Amarillo

El Propósito de la Matriz de Indicadores para Resultados (MIR) del Programa tiene las siguientes características:

a) Es la consecuencia directa (situación deseada) que se espera con el resultado de los Componentes, las Actividades y los Supuestos (A-C y C-P).

El Componente C1. *Peajes por el uso de autopistas cobrados* cuenta con las siguientes tres actividades²⁰:

A1C1. *Recaudación de peajes*. (Se cuenta con personal disponible y capacitado, así como con el equipo y material adecuado para desarrollar la actividad).

A2C1. *Contabilización de peajes cobrados*. (Se cuenta con personal disponible y capacitado, así como con el equipo y material adecuado para desarrollar la actividad).

A3C1. *Entrega de valores a la empresa contratada*. (Se cuenta con personal disponible y capacitado, así como con el equipo y material adecuado para desarrollar la actividad).

Se estima que la Actividad A1C1 es redundante con el Componente C1 y cabría la posibilidad de sustituirla con la asistencia de personal en casetas conforme a una programación. La Actividad A2C1 no está claramente especificada. Por su parte, los supuestos de las Actividades están correctamente establecidos.

El Componente C2. *Kilómetros de autopistas de la REANL mantenidos* cuenta con las siguientes tres actividades²¹:

A1C2. *Instalación de carpeta asfáltica en la superficie de rodamiento*. (Los costos de los materiales para el mantenimiento se mantienen estables).

²⁰ En paréntesis se señala el supuesto de la Actividad.

²¹ En paréntesis se señala el supuesto de la Actividad.

A2C2. Mantenimiento a áreas de uso común para el usuario (sanitarios, áreas de descanso).
(Los usuarios dan un uso adecuado a las áreas a su servicio).

A3C2. Instalación de señalamientos e iluminación en apego a la norma técnica. (Los usuarios cuidan los señalamientos e iluminación instalada).

En este caso, las Actividades distinguen la infraestructura y dos tipos de equipamiento de la red de autopistas, los cuales son sujetos de mantenimiento. No obstante, bajo el enfoque de la Metodología de Marco Lógico, las Actividades deben referirse a los principales procesos lógicos secuenciales necesarios para producir un Componente, por lo que se sugiere su revisión y, en su caso, replanteamiento. Independientemente de ello y en lo concerniente a los supuestos, en el caso de la Actividad A1C2, no es clara la consecuencia de una inestabilidad en los costos de los materiales en el logro del Componente, por lo que podría referirse más bien a que la variabilidad en los costos de materiales para el mantenimiento está dentro del presupuesto disponible para el desarrollo de la Actividad. Esta definición podría complementar los supuestos de las Actividades A2C2 y A3C2 que hacen referencia al uso y cuidado que los usuarios dan al equipamiento de la red de autopistas.

El Componente C3. *Kilómetros de autopistas de la REANL rehabilitados* cuenta con las siguientes dos actividades²²:

A1C3. Rehabilitación de carpeta asfáltica a la superficie de rodamiento. (Los costos de los materiales para el mantenimiento se mantienen estables).

A2C3. Losas de concreto en diamante de plaza de cobro rehabilitadas. (Los costos de los materiales para el mantenimiento se mantienen estables).

En este caso, cabe mencionar que el Manual para la Operación del PbR-SED, en la Tabla No. 8b *Definición de Ámbito de Desempeño y Resumen Narrativo de la MIR-PP* del apartado 3.4 *Matriz de Indicadores para Resultados (MIR)* (página 59), dispone que “Cada grupo de Actividades, por buena práctica de gestión por resultados, debe incluir mínimo tres (3) y hasta un máximo de seis (6). Actividades”, por lo que es necesario completar este grupo de Actividades con al menos con una Actividad adicional, para asegurar que el Propósito sea la consecuencia directa que se espera con el resultado de los Componentes, las Actividades y los Supuestos. Además, se recomienda revisar y, en su caso replantear, las Actividades de este grupo para que reflejen un proceso lógico secuencial; en particular, se debe tomar en cuenta si para la producción de este Componente es necesario realizar

²² En paréntesis se señala el supuesto de la Actividad.

algún proceso de contratación. Por otra parte, no es clara la consecuencia de los supuestos de las Actividades A1C3 y A2C3, por lo que podría referirse más bien a que la variabilidad en los costos de materiales para el mantenimiento se ajusta al presupuesto disponible para el desarrollo de la Actividad.

El Componente C4. *Emergencias en las autopistas de la REANL atendidas* cuenta con las siguientes cuatro actividades²³:

A1C4. Instalación de teléfonos de emergencia a intervalos de distancia convenientes para que la persona usuaria sea atendida. (Los teléfonos están preparados para operar en las condiciones geográficas y climatológicas del área donde se encuentran instaladas).

A2C4. Adquisición y equipamiento de vehículos de auxilio vial y capacitación al personal de atención de las casetas de cobro. (Los vehículos están en óptimas condiciones de operación y el personal está preparado para una atención de calidad).

A3C4. Firmar convenios de colaboración con instituciones de seguridad pública del estado para disminuir el vandalismo en las autopistas. (Las instituciones de seguridad pública cuentan con elementos suficientes para asignarlos a la vigilancia de nuestras vías).

A4C4. Contratar coberturas adicionales en las pólizas de seguros, que cubran un mayor número de riesgos de los usuarios de las autopistas de la REANL. (Existe la autorización de los comités de los fideicomisos para cambiar / ampliar las coberturas en las pólizas contratadas actualmente).

Los supuestos de las Actividades del Componente C4 están correctamente establecidos, por lo que de cumplirse se estaría en condiciones de lograr la realización de dicho Componente. El planteamiento de estos supuestos permite deducir que el Componente se refiere a la atención a emergencias que se brindan tanto por medios propios del Ente Público como a través del apoyo de otras instancias, lo que refuerza la sugerencia hecha en la Pregunta Metodológica No. 6 para clarificar la redacción del Componente.

Por lo que corresponde a los supuestos de los Componentes, en la respuesta al inciso c) de la Pregunta Metodológica No. 6 se estableció que no todos los supuestos de los cuatro Componentes del Programa están establecidos de manera correcta, por lo que su cumplimiento no necesariamente causa que éstos se produzcan.

²³ En paréntesis se señala el supuesto de la Actividad.

De esta manera, al observar insuficiencias técnicas en el planteamiento de las Actividades de los Componentes C1, C2 y C3, una redacción poco clara en los supuestos las Actividades de los Componentes C2 y C3, y que no todos los supuestos de los cuatro Componentes del Programa están establecidos de manera correcta, el Propósito del Programa no necesariamente es consecuencia directa del resultado de los Componentes y de las Actividades respectivas.

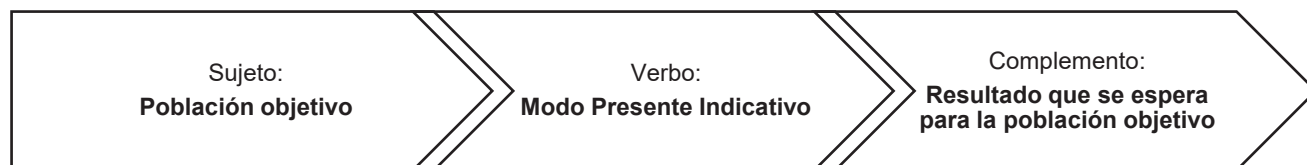
b) Incluye un solo objetivo (Objetivo del Programa).

La Tabla No. 11 muestra el Propósito de la MIR del Programa. Como ahí se puede apreciar, sólo se especifica un objetivo del Programa, el cual consiste en que *Los usuarios de las autopistas de la REANL disminuyen sus riesgos de seguridad vial y tiempos de traslado*. Por ello se concluye que sí se satisface lo solicitado en este inciso de la Pregunta Metodológica.

Tabla No. 11 Propósito de la MIR E212 Autopistas de Cuota de Calidad, Eficientes y Seguras.				
Nivel de la MIR	Objetivo	Nivel de la MIR	Objetivo	Supuestos (P-F)
Fin	Contribuir a incrementar el uso de las autopistas de cuota de la REANL mediante el ofrecimiento de autopistas de calidad y seguras.	Propósito	Los usuarios de las autopistas de la REANL disminuyen sus riesgos de seguridad vial y tiempos de traslado.	Los usuarios circulan por una red de autopistas confiable y de calidad.

Fuente: Elaboración propia con base en la MIR del Programa (Anexo 1).

c) Está claramente especificado, es decir, no existe ambigüedad en su redacción y cumplen con lo que se establece en el Manual de Operación del PbR – SED y en la Guía para el Diseño de la Matriz de Indicadores para Resultados de la SHCP.



De acuerdo con el diagrama de la figura arriba ilustrada, la estructura metodológica para la correcta redacción del objetivo del Propósito del Programa que se indica en la MIR es *Sujeto* (población objetivo)

+ *Verbo* (en modo presente indicativo) + *Complemento* (resultado que se espera para la población objetivo). En el caso del Programa que nos ocupa tenemos lo siguiente:

Sujeto: *Los usuarios de las autopistas de la REANL.*

Verbo: *Disminuyen.*

Complemento: *Sus riesgos de seguridad vial y tiempos de traslado.*

El análisis anterior revela que el Propósito de la MIR del Programa sí está claramente especificado, y su redacción cumple con la sintaxis que se indica en el Manual para la Operación del PbR – SED y en la Guía para el Diseño de la Matriz de Indicadores para Resultados de la SHCP.

d) Los supuestos de Propósito (P-F) son factores externos claramente identificados que pueden afectar de manera directa el desempeño del Programa, se vinculan de manera adecuada al nivel de desempeño correspondiente y están redactados en positivo, es decir, se describe lo que se desearía que pasara.

El supuesto a nivel Propósito (P-F) es que *Los usuarios circulan por una red de autopistas confiable y de calidad*. Se estima que dicho planteamiento es el resultado esperado, más bien, de la realización de los cuatro Componentes del Programa, por lo que no es un factor externo que impacte en el cumplimiento del Propósito. Esto es, para asegurar que los usuarios de las autopistas de la REANL disminuyan sus riesgos de seguridad vial y tiempos de traslado, una vez producidos los Componentes, puede ser razonable considerar que los usuarios conductores se trasladan con prudencia y que las condiciones climatológicas son propicias para un tránsito seguro, factores externos al Ente Público.



Recomendaciones técnicas para la mejora del Programa.

- 1) Establecer los Componentes y sus supuestos de manera tal que el Propósito del Programa sea consecuencia directa de su producción y del cumplimiento de sus supuestos.
- 2) Redactar los supuestos de las Actividades, de los Componentes y del Propósito del Programa de acuerdo con lo señalado en el Apartado 10 de la Sección 3.4 del Manual para la Operación del PbR-SED.



Pregunta Metodológica No. 8

¿El Fin definido en la Matriz de Indicadores para Resultados cumple con las características técnicas de la Metodología de Marco Lógico?

Respuesta: Sí.

Valor	Criterio	Semaforización
2	Medio	Amarillo

El Fin de la Matriz de Indicadores para Resultados (MIR) tiene las siguientes características:

- a) Incluye un solo objetivo y está claramente especificado, es decir, no existe ambigüedad en su redacción y cumplen con lo que se establece en el Manual de Operación del PbR – SED y en la Guía para el Diseño de la Matriz de Indicadores para Resultados de la SHCP.



El Fin señalado en la MIR del Programa es *Contribuir a incrementar el uso de las autopistas de cuota de la REANL mediante el ofrecimiento de autopistas de calidad y seguras*. (consultar el Anexo 1 “Matriz de Indicadores para Resultados 2023”), el cual incluye un solo objetivo. Además, se apega a la sintaxis que se establece en el Manual para la Operación de PbR-SED y la Guía para el Diseño de la Matriz de Indicadores para Resultados de la SHCP, como se muestra a continuación:

El qué: *Contribuir*.

¿A qué? *A incrementar el uso de las autopistas de cuota de la REANL*.

Conjunción de enlace: *Mediante*.

El cómo: *El ofrecimiento de autopistas de calidad y seguras*.

No obstante, se considera que es repetitivo plantear en la redacción “contribuir a incrementar el uso de las autopistas” y “mediante el ofrecimiento de autopistas”. Se sugiere que el Fin señalado en la MIR del Programa podría ser *Contribuir a incrementar el traslado terrestre de personas y mercancías mediante el ofrecimiento de autopistas de cuota, de calidad y seguras*. Es importante señalar que esta sugerencia

es ilustrativa ya que al elaborarse el árbol del problema y el árbol de objetivos podrían modificarse tanto el Fin como el Propósito del Programa.

b) Está vinculado con algún objetivo estratégico perteneciente a un Programa Sectorial, Institucional o Especial.

En la Ficha Técnica de Indicadores de la MIR del Programa Presupuestario, en el campo *Alineación a la Planeación del Desarrollo*, en lo relacionado con *Programa Sectorial, Especial o Regional* se indica que “No se ha emitido aún un programa derivado del plan estatal de desarrollo”.

No obstante, se revisó el Programa Sectorial 2022 – 2027 Movilidad y Planeación Urbana disponible en el Portal Oficial “Evalúa PbR NL” y se identificó que el Fin del Programa Presupuestario podría vincularse con el Objetivo Específico 3. *Reducir las desigualdades entre regiones del estado, estableciendo las condiciones adecuadas de vinculación y conectividad por medio de inversión en infraestructura vial y regeneración de espacios públicos*, el cual presenta la Estrategia 3.1 *Mejorar la interconexión carretera y las vialidades entre y dentro de las regiones del estado para potenciar un desarrollo regional y urbano más equilibrado*.

c) Los supuestos de FIN (SF), son factores externos claramente identificados que pueden afectar de manera directa el desempeño del Programa, y se vinculan de manera adecuada al nivel de desempeño correspondiente y están redactados en positivo, es decir, describen lo que se desearía que pasara.

Los supuestos establecidos para el Fin señalado en la MIR del Programa son *Las vías de cuota operan de forma correcta y la infraestructura necesaria para registrar a los usuarios es la adecuada* (ver Anexo 1). Se estima que dicho planteamiento es el resultado esperado, más bien, de la realización de los cuatro Componentes del Programa, por lo que no es un factor externo que impacte en el cumplimiento del Fin. Para contribuir a incrementar el uso de las autopistas, de manera adicional al ofrecimiento de autopistas de calidad y seguras, es necesario plantear factores externos a la generación de los Componentes. Por ello, se sugiere que el supuesto de Fin en la MIR del Programa pudiese ser *Las condiciones económicas del estado se traducen en una mayor demanda de infraestructura vial para la movilidad de personas y mercancías*. Es importante señalar que esta sugerencia es ilustrativa, ya que al elaborarse el árbol del problema y el árbol de objetivos podrían modificarse tanto el Fin del Programa como su supuesto.

Recomendaciones técnicas para la mejora del Programa.

- 1) Redactar el Fin y el Supuesto del Programa conforme a lo indicado en la Tabla No. 8b. del Manual para la Operación del PbR-SED.

Pregunta Metodológica No. 9

¿El Programa cuenta con un conjunto de Objetivos – Indicadores - Medios de verificación, con el que se puede validar la lógica causal horizontal de la Matriz de Indicadores para Resultados (MIR)?

Respuesta: Sí.

Valor	Criterio	Semaforización
2	Medio	Amarillo

a) Los indicadores de desempeño de acuerdo al análisis CREMAA, son claros, relevantes, económicos, monitoreables, adecuados y en su caso, tienen aporte marginal.

La Tabla No 12 muestra el análisis CREMAA realizado a los indicadores de desempeño de Fin, Propósito y Componentes de la MIR del Programa Presupuestario E212 Autopistas de cuota de calidad, eficientes y seguras, con base en la Guía para el Diseño de la Matriz de Indicadores para Resultados de la SHCP. Ninguno de los indicadores es validado, según lo expuesto en el análisis que se presenta a continuación. Para el criterio relativo al Aporte marginal, no se asigna calificación, debido a que para ninguno de los niveles de la MIR existe más de un indicador para medir el desempeño.

Indicador de desempeño a nivel Fin.

El indicador a este nivel no muestra consistencia con la lógica causal horizontal de la MIR del Programa porque no reúne los criterios CREMAA al no ser Claro. Para que el indicador sea Claro es necesario que se especifique que éste corresponde a una tasa de variación anual, por lo que se sugiere que el nombre del indicador sea *Tasa de variación anual de usuarios que utilizan las autopistas de la REANL*. Se considera que es Relevante ya que está relacionado con el objetivo de contribuir a incrementar el uso de las autopistas de cuota de la REANL. Es Económico y Monitoreable porque la información se obtiene del Sistema de Registro Vehicular de Plazas de Cobro de la REANL. Además, es Adecuado porque el indicador aporta una base suficiente para emitir un juicio sobre el desempeño del Programa en el Ente Público evaluado.

Indicador de desempeño a nivel Propósito.

El indicador a este nivel no muestra consistencia con la lógica causal horizontal de la MIR del Programa porque no reúne los criterios CREMAA al no ser Claro. Para que el indicador sea Claro es necesario

que se especifique que éste corresponde a una tasa de variación anual, por lo que se sugiere que el nombre del indicador sea *Tasa de variación anual de accidentes en las autopistas de la REANL*. Se considera que es Relevante ya que está relacionado con el objetivo de disminuir los riesgos de seguridad vial. Es Económico y Monitoreable porque la información se obtiene de los Registros de accidentes de autopistas operadas por la REANL. Además, es Adecuado porque el indicador aporta una base suficiente para emitir un juicio sobre el desempeño del Programa en el Ente Público evaluado.

Indicador de desempeño del Componente C1.

El indicador de este Componente no es consistente con la lógica causal horizontal de la MIR del Programa, ya que no cumple con las características CREMAA porque no es Claro. Para que el indicador sea Claro se debe especificar que la tasa de variación es acumulada, esto de acuerdo con su método de cálculo. Por ello se sugiere que el nombre del indicador sea *Tasa de variación acumulada del monto de peajes cobrados por el uso de autopistas*. Se considera que es Relevante ya que está relacionado con el objetivo relativo al cobro de peajes. Es Económico y Monitoreable porque la información se obtiene del Sistema de Registro Vehicular de Plazas de Cobro de la REANL. Además, es Adecuado porque el indicador aporta una base suficiente para emitir un juicio sobre el desempeño del Programa.

Indicador de desempeño del Componente C2.

El indicador de este Componente no es consistente con la lógica causal horizontal de la MIR del Programa al no cumplir con la totalidad de los criterios CREMAA. Es Claro ya que mide de manera precisa el costo promedio de kilómetro de autopista mantenido. Es Relevante al estar directamente relacionado con el objetivo del Componente. El medio de verificación, referido al Registro de control presupuestal de mantenimiento rutinario, registro de control y seguimiento de obras, permite afirmar que el indicador es Económico y Monitoreable. No obstante, no es Adecuado ya que aporta información insuficiente sobre el desempeño del Programa.

Indicador de desempeño del Componente C3.

El indicador de este Componente no es consistente con la lógica causal horizontal de la MIR del Programa al no cumplir con la totalidad de los criterios CREMAA. Es Claro ya que mide de manera precisa el costo promedio de kilómetro de autopista rehabilitado. Es Relevante al estar directamente relacionado con el objetivo del Componente. El medio de verificación, referido al Registro de control presupuestal de mantenimiento mayor, registro de control y seguimiento de obras, permite afirmar que el indicador es Económico y Monitoreable. No obstante, no es Adecuado ya que aporta información

insuficiente sobre el desempeño del Programa. Por ello se sugiere que el nombre del indicador sea *Porcentaje de kilómetros de autopistas rehabilitados*.

Indicador de desempeño del Componente C4.

El indicador de este Componente no es consistente con la lógica causal horizontal de la MIR del Programa al no cumplir con la totalidad de los criterios CREMAA. No es Claro ni Adecuado debido a que es impreciso el término “emergencias atendidas”, pudiendo referirse a llamadas de emergencia atendidas o al arribo de un servicio de auxilio al sitio físico en donde se generó la emergencia, lo cual ocasiona que no se aporte información suficiente sobre el desempeño del Programa. Es Relevante al estar directamente relacionado con el objetivo del Componente. El medio de verificación, referido a Registros de accidentes de autopistas operadas por la REANL, permite afirmar que el indicador es Económico y Monitoreable.

Tabla No. 12 Análisis CREMAA de los Indicadores de la MIR. E212 Autopistas de Cuota de Calidad, Eficientes y Seguras.											
Nivel de la MIR	Objetivo / Indicador	Método de Cálculo	C	R	E	M	A	A _M	Puntaje	Se valida	
										Sí	No
Fin	CONTRIBUIR A INCREMENTAR EL USO DE LAS AUTOPISTAS DE CUOTA DE LA REANL MEDIANTE EL OFRECIMIENTO DE AUTOPISTAS DE CALIDAD Y SEGURAS. INDICADOR: TASA DE VARIACIÓN DE USUARIOS QUE UTILIZAN LAS AUTOPISTAS DE LA REANL.	((AFORO EN LAS AUTOPISTAS DE LA REANL AÑO T - AFORO EN LAS AUTOPISTAS DE LA REANL AÑO T-1) / AFORO EN LAS AUTOPISTAS DE LA REANL AÑO T-1) * 100	0	1	1	1	1	-	4		No

Tabla No. 12 Análisis CREMAA de los Indicadores de la MIR.
E212 Autopistas de Cuota de Calidad, Eficientes y Seguras.

Nivel de la MIR	Objetivo / Indicador	Método de Cálculo	C	R	E	M	A	A _M	Puntaje	Se valida	
										Sí	No
Propósito	LOS USUARIOS DE LAS AUTOPISTAS DE LA REANL DISMINUYEN SUS RIESGOS DE SEGURIDAD VIAL Y TIEMPOS DE TRASLADO.	((ACCIDENTES EN LAS AUTOPISTAS DE LA REANL AÑO T - ACCIDENTES EN LAS AUTOPISTAS DE LA REANL AÑO T-1) / ACCIDENTES EN LAS AUTOPISTAS DE LA REANL AÑO T-1) * 100	0	1	1	1	1	-	4		No
	INDICADOR: <i>TASA DE VARIACIÓN DE ACCIDENTES EN LAS AUTOPISTAS DE LA REANL.</i>										
Componentes											
C1.	PEAJES POR EL USO DE AUTOPISTAS COBRADOS. INDICADOR: <i>TASA DE VARIACIÓN DE PEAJES COBRADOS POR EL USO DE AUTOPISTAS.</i>	((PEAJES COBRADOS TRIMESTRE T - PEAJES COBRADOS TRIMESTRE T-1) / PEAJES COBRADOS TRIMESTRE T-1) * 100	0	1	1	1	1	-	4		No
C2.	KILÓMETROS DE AUTOPISTAS DE LA REANL MANTENIDOS. INDICADOR: COSTO PROMEDIO DEL KILÓMETRO DE AUTOPISTA MANTENIDO.	(PRESUPUESTO EJERCIDO EN MANTENIMIENTO DE AUTOPISTAS / KILÓMETROS MANTENIDOS)	1	1	1	1	0	-	4		No
C3.	KILÓMETROS DE AUTOPISTAS DE LA REANL REHABILITADOS. INDICADOR: COSTO PROMEDIO DEL KILÓMETRO DE AUTOPISTA REHABILITADO.	(PRESUPUESTO EJERCIDO EN REHABILITACIÓN DE AUTOPISTAS / KILÓMETROS REHABILITADOS)	1	1	1	1	0	-	4		No

**Tabla No. 12 Análisis CREMAA de los Indicadores de la MIR.
E212 Autopistas de Cuota de Calidad, Eficientes y Seguras.**

Nivel de la MIR	Objetivo / Indicador	Método de Cálculo	C	R	E	M	A	A _M	Puntaje	Se valida	
										Sí	No
C4.	EMERGENCIAS EN LAS AUTOPISTAS DE LA REANL ATENDIDAS. INDICADOR: PORCENTAJE DE EMERGENCIAS ATENDIDAS.	(EMERGENCIAS ATENDIDAS / EMERGENCIAS REPORTADAS) * 100	0	1	1	1	0	-	3		No

Claros (C): los indicadores son precisos e inequívocos.

Relevantes (R): los indicadores están directamente relacionados con los objetivos del Programa.

Económicos (E): el indicador debe estar disponible a un costo razonable.

Monitoreables (M): existe claridad y validación de los medios de verificación de las variables que integran los indicadores, así como del método de cálculo.

Adecuados (A): los indicadores aportan una base suficiente para emitir un juicio sobre el desempeño del Programa en el Ente Público evaluado.

Aporte marginal (AM): en el caso de que exista más de un indicador para medir el desempeño en determinado nivel de objetivo, el indicador debe proveer información adicional en comparación con los otros indicadores propuestos.

Fuente: Elaboración propia a partir de la información de la MIR del Programa (Anexo 1) y de la Ficha Técnica de Indicadores del Programa.

b) Los indicadores permiten medir de manera directa o indirecta el objetivo del nivel de desempeño correspondiente.

La Tabla No. 13 muestra el tipo de medición de los Indicadores de Desempeño y sus Medios de Verificación. Ahí se observa que los seis indicadores analizados miden de manera directa el nivel de Objetivo del Programa en cada uno de sus niveles de desempeño, debido a que todos abordan los factores relevantes considerados en cada objetivo respectivo.

En cuando a los medios de verificación, se estima que son congruentes con la lógica causal horizontal de la MIR del Programa porque son adecuados para alimentar la información de los indicadores. Para los indicadores a nivel de Fin y el Componente C1, en la Fichas Técnicas de Indicadores del Programa se señala que el Medio de Verificación / Fuente de Información es Sistema de Registro Vehicular de Plazas de Cobro de la REANL, a cargo de la Dirección de Operaciones y Proyectos Estratégicos. No obstante, es recomendable especificar el nombre del reporte que dicho sistema genera del cual se obtiene la información relevante. En los indicadores de nivel Propósito y Componente C4, el Medio de Verificación / Fuente de Información son los Registros de accidentes de autopistas operadas

por la REANL a cargo de la Dirección de Infraestructura, mientras que para los indicadores de los Componentes C2 y C3, se refiere a los registros de control presupuestal y de control y seguimiento de obras, a cargo de la Dirección Administrativa y la Dirección de Infraestructura.

Tabla No. 13 Tipo de medición de los Indicadores de Desempeño y sus Medios de Verificación. E212 Autopistas de Cuota de Calidad, Eficientes y Seguras.			
Nivel de Desempeño	Indicador	¿El indicador de desempeño mide directa o indirectamente el Objetivo de la MIR?	¿Los Medios de Verificación son los adecuados para realizar el cálculo del indicador?
Fin	Tasa de variación de usuarios que utilizan las autopistas de la REANL.	Directa	Sí
Propósito	Tasa de variación de accidentes en las autopistas de la REANL.	Directa	Sí
Componentes	C1. Tasa de variación de peajes cobrados por el uso de autopistas.	Directa	Sí
	C2. Costo promedio del kilómetro de autopista mantenido.	Directa	Sí
	C3. Costo promedio del kilómetro de autopista rehabilitado.	Directa	Sí
	C4. Porcentaje de emergencias atendidas.	Directa	Sí

Fuente: Elaboración propia a partir de la información del Anexo 1 y de la Ficha Técnica de Indicadores del Programa.



Recomendaciones técnicas para la mejora del Programa.

- 1) Replantear los indicadores de desempeño de Fin, Propósito y Componentes de la MIR del Programa, para que cumplan con los Criterios CREMAA identificados en el Apartado 8 de la Sección 3.4 del Manual para la Operación del PbR-SED.
- 2) Especificar los nombres de los reportes que se obtienen del Sistema de Registro Vehicular de Plazas de Cobro de la REANL, utilizado como medio de verificación en los indicadores de desempeño de nivel de Fin y Componente C1 del Programa.



Pregunta Metodológica No. 10

¿El Ente Público responsable de la ejecución del Programa cuenta con instrumentos de monitoreo y/o reportes para documentar de manera periódica los resultados del Programa?

Respuesta: Sí.

Valor	Criterio	Semaforización
2	Medio	Amarillo

a) Los indicadores de desempeño se reportan en una plataforma informática o en un portal de internet en materia de Presupuesto basado en Resultados y están disponibles para consulta pública a menos de tres clics.

Los indicadores de desempeño del Programa se reportan en el portal de internet en materia de Presupuesto basado en Resultados (<https://evalua-pbr.nl.gob.mx/index.php/monitoreo/>), los cuales sí están disponibles para consulta pública a menos de tres clics, tal y como se muestra en la siguiente imagen.

The screenshot shows the 'Monitoreo' (Monitoring) portal. At the top, there are navigation links: Inicio, Presupuesto Ciudadano, Pbr NL, NL Evalúa, Manual Pbr NL, Beneficiarios (Padrón), and ODS NL. The main content area has a search bar with the following filters: Ejercicio fiscal (2023), Tipo de Ente público (ENTIDADES), Ente público (9999999 RED ESTATAL DE AUTOPISTAS), and Tipo de programa (PROGRAMAS PRESUPUESTARIOS). A 'Buscar' button is present. Below the search bar, there is a table with the following columns: Clave de programa, Programa presupuestario, Meta anual, Reporte de Avances Físico Financiero (I, II, III, IV, CP), and Indicadores de Desempeño con Perspectiva de Equidad de Género. The table shows data for E212 (AUTOPISTAS DE CUOTA DE CALIDAD, EFICIENTES Y SEGURAS) with green checkmarks in the 'Meta anual' and 'Reporte de Avances' columns.

En el portal Evalúa PbR-NL se localiza la meta anual de cada uno de los indicadores de desempeño de la MIR del Programa, el Reporte de Avance Físico Financiero (RAFFI) trimestral para cada uno de los cuatro trimestres del ejercicio fiscal 2023, así como el cierre definitivo para la Cuenta Pública. La siguiente imagen muestra el RAFFI correspondiente al cierre definitivo del ejercicio fiscal referido.

b) Los indicadores se publican en la Cuenta Pública (Trimestral y en el Cierre Definitivo Anual) del Ente Público responsable de la ejecución del Programa.

El Reporte de Avance Físico Financiero se publica en la Cuenta Pública correspondiente al ejercicio fiscal 2023 del Ente Público responsable de la ejecución del Programa, específicamente en la página 44.38²⁴. La siguiente imagen muestra dicha inserción.

Cuenta Pública 2023

The image shows a complex financial table from the 'Cuenta Pública 2023' document. The table is organized into several main sections, each with a header row. The columns include various indicators, descriptions, and numerical values. The table is quite dense with text and numbers, representing a detailed financial report.

ING. FELIPE GERARDO FLORES ESCAMILLA
DIRECTOR GENERAL

LIC. JULIO CESAR ZAYAS ALCALDE
DIRECTOR ADMINISTRATIVO

RED ESTATAL DE AUTOPISTAS NL (REA)

44-38

24 Disponible en <https://www.nl.gob.mx/es/publicaciones/cuenta-publica-de-la-reanl-2023>.

Adicionalmente, se revisaron los Informes de Avance de Gestión Financiera trimestrales emitidos por el Ente Público, alojados en la página de internet oficial del Ente Público responsable de ejecutar el Programa, correspondientes al primer trimestre²⁵, segundo trimestre²⁶, tercer trimestre²⁷ y cuarto trimestre²⁸, y se observó que no contienen copia del Reporte de Avance Físico-Financiero (RAFFI) del Programa.

c) En los reportes para documentar los resultados del Programa, los indicadores cuentan con umbrales de mínimo – máximo que determinen el estatus de avance y cumplimiento de metas.

La Tabla No. 14 muestra los Umbrales de Cumplimiento de Metas 2023 del Programa a través de los Indicadores de Fin, Propósito y Componentes establecidos en su MIR. Se revisaron las metas y los avances reportados en el Reporte de Avance Físico-Financiero (RAFFI) 2023 para Cuenta Pública, y se calculó el cumplimiento como el porcentaje que representa el avance con respecto a la meta. Para determinar la semaforización, se emplearon los parámetros Adecuado, Insuficiente y Crítico establecidos en el Manual para la Operación del PbR-SED (Sección 2.0 del Apartado 3.5 *Ficha Técnica de Indicadores de Desempeño*).

El RAFFI 2023 muestra la semaforización observada a partir de umbrales de mínimo – máximo que determinan el estatus de avance y cumplimiento de metas. Dichos umbrales se establecen desde las Fichas Técnicas de Indicadores, mediante rangos de valores en torno a las metas, calculados a partir de porcentajes coincidentes con los parámetros de semaforización de la Tabla No. 14.

25 Disponible en <https://www.nl.gob.mx/es/publicaciones/reportes-de-la-ley-de-disciplina-financiera-rea-1er-trimestre-2023>.

26 Disponible en <https://www.nl.gob.mx/es/publicaciones/reportes-de-la-ley-de-disciplina-financiera-rea-2do-trimestre-2023>.

27 Disponible en <https://www.nl.gob.mx/es/publicaciones/reportes-de-la-ley-de-disciplina-financiera-rea-3er-trimestre-2023>.

28 Disponible en <https://www.nl.gob.mx/es/publicaciones/reportes-de-la-ley-de-disciplina-financiera-rea-4to-trimestre-2023>.

**Tabla No. 14 Umbrales de Cumplimiento de Metas 2023 a través de los Indicadores de la MIR.
E212 Autopistas de Cuota de Calidad, Eficientes y Seguras.**

Nivel de la MIR	Indicador de Desempeño	Conceptos	Resultados 2023	Semaforización (Umbrales ^{1/} -/+)		
				Adecuado 95% - 105%	Insuficiente 90% - 95% o 105% - 110%	Crítico Menor a 90% o mayor a 110%
Fin	INDICADOR: TASA DE VARIACIÓN DE USUARIOS QUE UTILIZAN LAS AUTOPISTAS DE LA REANL	Meta	15.00		Insuficiente	
		Avance	14.20			
		Cumplimiento (%)	94.66%			
Propósito	INDICADOR: TASA DE VARIACIÓN DE ACCIDENTES EN LAS AUTOPISTAS DE LA REANL.	Meta	-5.00	Adecuado		
		Avance	-4.82			
		Cumplimiento (%)	96.40%			
C1.	INDICADOR: TASA DE VARIACIÓN DE PEAJES COBRADOS POR EL USO DE AUTOPISTAS	Meta	15.00		Insuficiente	
		Avance	13.57			
		Cumplimiento (%)	90.49%			
C2.	INDICADOR: COSTO PROMEDIO DEL KILÓMETRO DE AUTOPISTA MANTENIDO	Meta	500,000.00	Adecuado		
		Avance	478,000.00			
		Cumplimiento (%)	95.60%			
C3.	INDICADOR: COSTO PROMEDIO DEL KILÓMETRO DE AUTOPISTA REHABILITADO	Meta	1,800,000.00	Adecuado		
		Avance	1,740,550.00			
		Cumplimiento (%)	96.70%			
C4.	INDICADOR: PORCENTAJE DE EMERGENCIAS ATENDIDAS	Meta	100.00	Adecuado		
		Avance	100.00			
		Cumplimiento (%)	100.00%			

1/ Umbrales.- Rangos de cumplimiento de metas de desempeño, establecidos en el Manual de Operación del Presupuesto basado en Resultados y el Sistema de Evaluación del Desempeño. Sección 5. Parámetros de Semaforización, pág. 89, Numeral 2.0 Ficha Técnica de Desempeño, Apartado 3.5 Ficha Técnica de Indicadores de Desempeño, Capítulo 3. Elementos que integran los PP, AIE y PPI.

Adecuado 95% - 105%	Insuficiente 90% - 95% o 105% - 110%	Crítico Menor a 90% o mayor a 110%
------------------------	---	---------------------------------------

Fuente: Elaboración propia con información del Reporte de Avance Físico Financiero y la Ficha Técnica de Indicadores del Programa.

En la Tabla se observa que la semaforización de los indicadores de desempeño de nivel de Fin y Componente C1 es Insuficiente al ubicarse en el rango de 90% - 95%, mientras que la del indicador de Propósito y Componentes C2, C3 y C4 es Adecuada porque el avance con respecto a la meta se encuentra en el rango de 95% - 105%. Con respecto a esta Tabla, se hacen los siguientes comentarios adicionales:

- En el caso del indicador de desempeño a nivel de Fin *Tasa de variación de usuarios que utilizan las autopistas de la REANL*, se observa que el RAFFI 2023 alojado en el Portal Oficial “Evalúa PbR NL” muestra como avance físico un valor de 13.47, el cual es erróneo. Con base en consulta realizada con el Ente Público, el avance correcto es 14.20, resultado de un aforo de 35,399,040.00 en 2023 y 30,997,515.00 en 2022, cifras disponibles en las páginas 44.3 de las Cuenta Públicas 2023 y 2022 del Ente Público, respectivamente. Estos datos se muestran tanto en la Tabla mencionada como en el Anexo 4 “Resultados de los Indicadores de Desempeño del Programa” de la presente evaluación. Dicho avance arroja un cumplimiento de 94.66%, lo cual equivale a una semaforización Insuficiente, igual que el reportado en el RAFFI 2023.
- Para el indicador de nivel Propósito, el RAFFI 2023 muestra un avance con semaforización roja; sin embargo, la correcto es verde, porque equivale a un cumplimiento de 96.40% con respecto a la meta (el avance y la meta muestran valores negativos por lo que la proporción porcentual de cumplimiento es positiva).
- El Ente Público no proporcionó información accesible que permitiera conocer la forma en que se cuantificaron las variables con que se obtienen los avances de los indicadores de desempeño a nivel de Propósito y Componentes.

Debido a la inconsistencia detectada en el indicador a nivel de Fin y la ausencia de una base de datos en el Ente Público que soporte la obtención del avance de los indicadores, se juzga que los reportes para documentar los resultados del Programa no son conocidos por los involucrados en los procesos de gestión del Programa evaluado.

Por otra parte, es importante que el Ente Público responsable de la ejecución del Programa considere la posibilidad de actualizar las metas de los indicadores de desempeño entre los meses de marzo a diciembre del ejercicio fiscal que corresponda, con base en las disposiciones de la Sección 5.2 del Manual para la Operación del PbR-SED. En dicha sección se establece que si durante el transcurso del ejercicio se presentan las siguientes situaciones que impacten significativamente la operación de

un Programa Presupuestario o Actividad Institucional Específica, es necesario actualizar las metas de los indicadores de desempeño.

- ✓ Cambio presupuestal de un Programa Presupuestario o Actividad Institucional Específica en un porcentaje igual o mayor a 10% –en sentido positivo o negativo– con respecto al presupuesto aprobado en la Ley de Egresos del ejercicio fiscal en curso.
- ✓ Modificación en el marco legal de un Programa Presupuestario o Actividad Institucional Específica que sean publicadas en los órganos oficiales del ámbito federal o estatal.
- ✓ Cambio sustancial en los factores sociales, económicos o políticos externos a un Programa Presupuestario o Actividad Institucional Específica que transforme la situación, problemática o necesidad que estas categorías programáticas tienen como objetivo atender.

Independientemente de todo lo anterior, es importante que la Secretaría de Finanzas y Tesorería General del Estado revise el Formato del Reporte de Avance Físico Financiero (trimestral y anual) debido al cambio en la base de programación del presupuesto. Por ello se propone la siguiente modificación:

Avance Financiero Acumulado (Pesos Corrientes)

Trimestre	Aprobado (Anual)	Modificado (Cambios)	Ejercido (Acumulado)	% Ejercido / Modificado
TI (ENE – MAR)	\$	\$	\$	
Componente C1.	\$	\$	\$	
Componente C2.	\$	\$	\$	
Componente C3.	\$	\$	\$	
Componente Cn.	\$	\$	\$	
TII (ABR – JUN)	\$	\$	\$	
Componente C1.	\$	\$	\$	
Componente C2.	\$	\$	\$	
Componente C3.	\$	\$	\$	
Componente Cn.	\$	\$	\$	
TIII (JUL – SEP)	\$	\$	\$	
Componente C1.	\$	\$	\$	
Componente C2.	\$	\$	\$	
Componente C3.	\$	\$	\$	
Componente Cn.	\$	\$	\$	

Trimestre	Aprobado (Anual)	Modificado (Cambios)	Ejercido (Acumulado)	% Ejercido / Modificado
TIV (OCT – DIC)	\$	\$	\$	
Componente C1.	\$	\$	\$	
Componente C2.	\$	\$	\$	
Componente C3.	\$	\$	\$	
Componente Cn.	\$	\$	\$	
CIERRE DEFINITIVO	\$	\$	\$	
Componente C1.	\$	\$	\$	
Componente C2.	\$	\$	\$	
Componente C3.	\$	\$	\$	
Componente Cn.	\$	\$	\$	

Recomendaciones técnicas para la mejora del Programa.

- 1) Instrumentar las medidas administrativas pertinentes para asegurar que el cálculo y el soporte de los avances de los indicadores de desempeño de la MIR en el Reporte de Avance Físico-Financiero sea el correcto.
- 2) Incluir el Reporte de Avance Físico-Financiero (RAFFI) trimestral del Programa en los Informes de Avance de Gestión Financiera del Ente Público.
- 3) Considerar la posibilidad de realizar cambios a las metas de los indicadores de desempeño del Programa, en el transcurso del ejercicio fiscal conforme a lo señalado en el Numeral 4 de la Sección 5.4 del Manual para la Operación del PbR-SED.
- 4) Modificar, de considerarse pertinente, el formato del Reporte de Avance Físico-Financiero trimestral y anual en el Apartado correspondiente al Avance Financiero por trimestre, para incorporar los montos presupuestales de los Componentes, especificando el momento contable a reportar.

Pregunta Metodológica No. 11

¿El Ente Público responsable de la ejecución del Programa recibió recomendaciones u observaciones de mejora derivadas de evaluaciones de desempeño practicadas al Programa en los ejercicios fiscales 2022, 2021, 2020 y 2019?

Respuesta: No.

Valor	Criterio	Semaforización
1	Bajo	Rojo

En los ejercicios fiscales revisados, se practicó al Programa una Evaluación de Consistencia y Resultados correspondiente al ejercicio fiscal 2019, contemplada en el Programa Anual de Evaluación 2020, de acuerdo con consulta realizada en el Portal Oficial “Evalúa PbR NL” <https://evalua-pbr.nl.gob.mx/index.php/evaluacion-de-desempeno/>.



a) Las recomendaciones de mejora al Programa fueron notificadas oficialmente a las Unidades Administrativas responsables de la ejecución del Programa.

El Ente Público no proporcionó evidencia de que las recomendaciones de mejora derivadas de la evaluación de desempeño practicada al Programa hayan sido notificadas oficialmente. No obstante,

el Portal Oficial “Evalúa PbR NL” aloja el documento Plan de Acción de Mejoramiento de la Gestión (PAMGE) el cual retoma las recomendaciones derivadas de la evaluación, plantea acciones a realizar para la implementación de la mejora en la gestión y está firmado por el Responsable del Seguimiento a los Aspectos Susceptibles de Mejora del Ente Público, lo que permite afirmar que el Ente Público tuvo conocimiento de las recomendaciones en cuestión.

Derivado de esta Evaluación de Consistencia y Resultados del Programa Presupuestario Autopistas de Cuota de Calidad Eficientes y Seguras, con Clasificación Programática Q33E22212, se identificaron los siguientes siete Aspectos Susceptibles de Mejora (ASM):

- 1) Realizar un Diagnóstico específico actualizado del Programa “Autopistas de Cuota de Calidad, Eficientes y Seguras”.
- 2) Redefinir la Matriz de Indicadores para Resultados (MIR) en apego a la Metodología de Marco Lógico (MML).
- 3) Elaborar un Plan Estratégico Institucional para el Programa.
- 4) Registrar el uso de recursos y la población atendida a nivel de Componentes de forma trimestral.
- 5) Establecer un procedimiento debidamente documentado para la atención de solicitudes de información.
- 6) Dar cumplimiento al artículo 95, fracción XLI de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Nuevo León.
- 7) Rediseñar el instrumento y representatividad del proceso para medir el grado de satisfacción de los usuarios.

b) El Ente Público responsable de la ejecución de Programa emitió Posicionamiento Institucional respecto a las recomendaciones de mejora notificadas oficialmente.

El Ente Público responsable de la ejecución del Programa no emitió posicionamiento institucional respecto de las recomendaciones de la Evaluación de Consistencia y Resultados del ejercicio fiscal 2019, por lo que en la Tabla No. 15a no se tiene el dato de los ASM aceptados ni de los ASM implementados.

Tabla No. 15a Aspectos Susceptibles de Mejora (ASM) derivados de Evaluaciones de Desempeño al Programa.
Red Estatal de Autopistas de Nuevo León (REANL)

Ejercicio Fiscal evaluado	Nombre de la evaluación	Total de ASM emitidos en la Evaluación	Número de ASM aceptados de acuerdo con el posicionamiento institucional	Número de ASM implementados con evidencia oficial y plan de mejora de la gestión validado al 100%
2019	Evaluación de Consistencia y Resultados	7	No Dato	No Dato

Fuente: Elaboración propia con información de la Evaluación de Consistencia y Resultados del Plan Anual de Evaluación 2020 practicada al Programa.

- c) **Se identifica que el Ente Público responsable de la ejecución de Programa cuenta con mecanismo formales para dar seguimiento a las recomendaciones de mejora identificadas en evaluaciones de desempeño, documentos técnicos o informes de ejercicios anteriores.**

El Manual para la Operación del PbR-SED establece en el Apartado 6.5 *Seguimiento a los Aspectos Susceptibles de Mejora*, el proceso con base en el cual los Entes Públicos responsables de la ejecución de los Programas Presupuestarios, Actividades Institucionales Específicas, Programas y Proyectos de Inversión o recursos del gasto federalizado programable evaluados, deberán atender los Aspectos Susceptibles de Mejora. Como se mencionó en el inciso a), el Ente Público responsable de la ejecución del Programa cuenta con un PAMGE, sin embargo, su elaboración no está apegado a lo establecido en el Apartado 6.5 ni al Anexo 10 del Manual referido, debido a que no enlista las actividades que se proyectaron realizar para atender cada uno de los Aspectos Susceptibles de Mejora que se habrán de implementar y no informa sobre las unidades administrativas responsables, fecha de término, resultados esperados, productos o evidencias, porcentaje de avance, identificación del documento probatorio ni observaciones. En la Tabla No. 15b se retoman los ASM emitidos por la evaluación de desempeño antes mencionada, pero se desconoce oficialmente si fueron implementados por el Ente Público, qué acciones estableció la Unidad Administrativa y los medios de verificación observados del ASM Implementado.

**Tabla No. 15b Aspectos Susceptibles de Mejora implementados.
E212 Autopistas de Cuota de Calidad, Eficientes y Seguras.**

Ejercicio Fiscal evaluado	ASM Implementado	Tipo de ASM	Acciones establecidas por la Unidad Administrativa	Medios de verificación observados del ASM Implementado
2019	Realizar un Diagnóstico específico actualizado del Programa “Autopistas de Cuota de Calidad, Eficientes y Seguras”.	Interinstitucional	No Dato	No Dato
2019	Redefinir la Matriz de Indicadores para Resultados (MIR) en apego a la Metodología de Marco Lógico (MML).	Interinstitucional	No Dato	No Dato
2019	Elaborar un Plan Estratégico Institucional para el Programa.	Institucional	No Dato	No Dato
2019	Registrar el uso de recursos y la población atendida a nivel de Componentes de forma trimestral.	Institucional	No Dato	No Dato
2019	Establecer un procedimiento debidamente documentado para la atención de solicitudes de información.	Específico	No Dato	No Dato
2019	Dar cumplimiento al artículo 95, fracción XLI de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Nuevo León.	Específico	No Dato	No Dato
2019	Rediseñar el instrumento y representatividad del proceso para medir el grado de satisfacción de los usuarios.	Específico	No Dato	No Dato

Fuente: Elaboración propia con información de la Evaluación de Consistencia y Resultados del Plan Anual de Evaluación 2020 practicada al Programa.



Recomendaciones técnicas para la mejora del Programa.

- 1) Elaborar el Posicionamiento Institucional conforme a lo estipulado en el Apartado 6.5 del Manual para la Operación del PbR-SED, utilizando como referencia el Anexo 9 (Formato PI) del mencionado manual y publicarlo en la página web <https://evalua-pbr.nl.gob.mx/index.php/evaluacion-de-desempeno/>
- 2) Elaborar el Plan de Acción de Mejoramiento de la Gestión (PAMGE) conforme a lo estipulado en el Apartado 6.5 del Manual para la Operación del PbR-SED, utilizando como referencia el Anexo 10 (Formato PAMGE) del mencionado manual y publicarlo en la página web <https://evalua-pbr.nl.gob.mx/index.php/evaluacion-de-desempeno/>



Capítulo III. Operación y Control del Programa.

Pregunta Metodológica No. 12

¿El Ente Público responsable de la ejecución del Programa cuenta con una estrategia de cobertura documentada para atender a la población o área de enfoque objetivo que reciben los bienes, servicios o tipos de apoyo que entrega el Programa?

Respuesta: Sí.

Valor	Criterio	Semaforización
3	Alto	Verde

a) Incluye la definición de la población o área de enfoque objetivo.

El Ente Público proporcionó, para efectos de la elaboración de la presente evaluación, el documento “Actualización del Estudio de Aforos e Ingresos de la Autopista Monterrey – Cadereyta en Nuevo León” con fecha 6 de marzo de 2023 elaborado por la empresa Cal y Mayor. Dicho documento tiene como enfoque actualizar la proyección de la demanda en esa vialidad, así como los ingresos generados, en un horizonte de 30 años, para lo cual toma como punto de partida los estudios previos de 2017 y 2019 relacionados con la autopista, y, a partir de los datos históricos de tráfico registrados y del comportamiento de las principales variables socioeconómicas en la región, actualiza el pronóstico de aforos e ingresos.

Asimismo, se proporcionó el documento “Actualización de la Estimación de Aforos e Ingresos del Periférico del Área Metropolitana de Monterrey – Etapa III (PAMM III)”, con fecha mayo de 2020, elaborado por la misma empresa. Su objetivo es actualizar el pronóstico de aforos e ingresos para el PAMM Etapa III, estimando el tránsito promedio diario anual (TPDA) y los ingresos asociados al cobro de peaje para el año base 2022 y en el horizonte de 30 años.

No se recibió por parte del Ente Público, un documento similar a los dos mencionados con anterioridad que esté referido al Periférico del Área Metropolitana de Monterrey en su totalidad.

Con base en la revisión a los documentos anteriores, para efectos de la presente evaluación, se juzga que el Programa Presupuestario cuenta con una estrategia de cobertura, que sin embargo no es integral, es decir que abarque la totalidad de las vialidades que administra el Ente Público. Por otra parte, si bien estos documentos no hacen mención del concepto “población objetivo”, se considera que el término

“Aforo”, definido como la cantidad de vehículos que cruzan en las casetas de cuota, es coherente con la población objetivo planteada en el Propósito de la MIR “Los usuarios de las autopistas de la REANL”.

b) Especifica metas de cobertura anual.

Los documentos mencionados en el inciso anterior no especifican metas sino proyecciones de aforo de las autopistas en términos de tránsito promedio diario anual (TPDM). El primer documento presenta las proyecciones anuales de la Autopista Monterrey – Cadereyta por casetas (Guadalupe, Guadalupe VRA y Cadereyta) y tipo de vehículo (automóvil, autobús o camión de diferentes especificaciones) de 2023 a 2053. En particular, el TPDM pasaría en esos años, según el escenario base, de 16,733 a 32,668 vehículos en la caseta de Guadalupe, de 15,913 a 35,686 vehículos en la caseta VRA y de 14,344 a 27,142 vehículos en la caseta de Cadereyta. El documento calcula también un escenario pesimista.

El segundo documento mencionado en el inciso anterior presenta proyecciones anuales del TPDM para la Tercera Etapa del Periférico del Área Metropolitana de Monterrey, por tipo de vehículo (automóvil, autobús o camión de diferentes especificaciones) para el periodo 2022 y 2052, que en un escenario base pasaría de 3,551 a 7,259 vehículos.

c) Es congruente con el diseño de la MIR del Programa y en caso de aplicar, con lo que se establece en las Reglas de Operación 2023 del Programa.

Se puede afirmar que los documentos referidos en el inciso a) de la presente evaluación son congruentes con el diseño de la MIR del Programa, toda vez que ésta define como población objetivo en el Propósito a los usuarios de las autopistas de la REANL y a que el Fin contribuye al incremento en el uso de las autopistas de cuota de la REANL.

Por otra parte, el Programa Presupuestario no tiene asignado presupuesto en las partidas 4300 y 4400 del clasificador del objeto del gasto, por lo que no está sujeto a Reglas de Operación, en términos de los Lineamientos Generales para la Operación del Presupuesto Basado en Resultados y el Sistema de Evaluación del Desempeño en el Gobierno del Estado de Nuevo León.



Recomendaciones técnicas para la mejora del Programa.

- 1) Se recomienda documentar una estrategia de cobertura integral para atender a la población objetivo que recibe los servicios que entrega el Programa, con apego a lo establecido en el Apartado 3 de la Sección 3.3 del Manual para la Operación del PbR-SED.



Pregunta Metodológica No. 13

¿El Ente Público responsable de la ejecución del Programa cuenta con evidencias documentadas que permitan verificar que generó, reportó y publicó información sobre el ejercicio de los recursos del Programa?

Respuesta: Sí.

Valor	Criterio	Semaforización
2	Medio	Amarillo

- a) Se identifican los bienes, servicios o tipos de apoyo entregados, el gasto en cada uno de ellos, sus metas y se cuantifican a la población o área de enfoque atendida (En caso de aplicar consultar el Padrón de Beneficiarios (<https://evalua-pbr.nl.gob.mx/index.php/padron/>)).

La Tabla No. 16 muestra los bienes y servicios entregados por el Programa en cada uno de sus Componentes, los momentos contables de presupuesto modificado y presupuesto ejercido y la cantidad de beneficiarios atendidos en 2023. Fue integrada a partir de las bases de datos e información proporcionada por el Ente Público, así como de un trabajo colaborativo.

Tabla No. 16 Bienes y servicios entregados por el Programa. Red Estatal de Autopistas de Nuevo León (REANL).				
Cantidad de Bienes y Servicios	Descripción del Componente	\$ Modificado	\$ Ejercido	Cantidad de Beneficiarios Atendidos
35,399,040 peajes	C1. Peajes por el uso de autopistas cobrados.	\$412,751,902.31	\$215,338,011.25	35,399,040
42 Proyectos de mantenimiento	C2. Kilómetros de autopistas de la REANL mantenidos.	\$249,635,596.47	\$70,873,499.68	35,399,040
13 Proyectos de rehabilitación	C3. Kilómetros de autopistas de la REANL rehabilitados.	\$792,554,619.83	\$215,563,880.37	35,399,040
1,263 llamadas atendidas	C4. Emergencias en las autopistas de la REANL atendidas.	\$412,751,902.31	\$215,338,011.25	1,263

Fuente: Elaboración propia con base en información proporcionada por el Ente Público responsable de la ejecución del Programa y trabajo colaborativo.

De los datos capturados en la Tabla No. 16, se hacen los siguientes comentarios:

Componente C1

Con relación al indicador del Componente C1, según su Ficha Técnica, la meta del indicador se calcula a partir del aforo (los valores del numerador y denominador de este indicador son iguales que los indicadores de Fin que se refieren también al aforo vehicular). Por ello, para este Componente C1 se plasma en la Tabla No. 16 un aforo de 35,399,040 como cantidad de bienes y servicios, cifra que se reporta en la Cuenta Pública 2023 del Ente Público. Cabe mencionar que, de acuerdo con el procedimiento general del Ente Público PG-OPE-02 Control de Aforo, la definición de Aforo es la cantidad de vehículos que cruzan en la caseta de cuota.

En el campo de presupuesto modificado y ejercido se plasma el correspondiente a la Dirección de Operaciones del Ente Público, tomado de la Cuenta Pública 2023 del Ente Público, toda vez que dicha área es la que autoriza los procedimientos generales PG-OPE-01 Operación de Casetas de Cobro y PG-OPE-02 Control de Aforo.

Como beneficiarios atendidos, se registró en la Tabla los mismos vehículos que constituyen el aforo. Cabe notar que, conforme al procedimiento general PG-OPE-01 Operación de Casetas de Cobro, existen vehículos exentos o residentes que no pagan el uso de las autopistas, por lo que el número de peajes cobrados puede ser igual o menor al aforo; sin embargo, no se contó con dicho detalle para efectos de la presente evaluación.

Componente C2 y C3

Para estos casos Componentes se revisaron los siguientes documentos:

- o Cuenta Pública 2023 del Ente Público.
- o Informe del Ingeniero Independiente al Fideicomiso No. 80698 Periférico del Área Metropolitana de Monterrey 2023.
- o Análisis al Proyecto de Presupuesto para el ejercicio 2024 del Periférico del Área Metropolitana de Monterrey y Autopista Monterrey-Cadereyta elaborados por el Ingeniero Independiente.

Dichos documentos enlistan diversos conceptos de mantenimiento y rehabilitación realizados, los cuales no todos están expresados en kilómetros mantenidos o rehabilitados, conforme a la definición de los Componentes. Los bienes producidos están más bien expresados en proyectos. El Informe del Ingeniero Independiente los agrupa en proyectos de mantenimiento mayor, mantenimiento rutinario, proyectos de infraestructura (modernización), proyectos especiales y estudios y proyectos ejecutivos.

Por su parte, la Cuenta Pública 2023 contiene el cuadro Programas y Proyectos de Inversión 2023, en la cual se clasifican, por un lado, proyectos especiales, estudios y proyectos, y, por otro, proyectos de infraestructura y mantenimiento mayor, distinguiendo para cada caso la autopista a la que corresponden. Dicho cuadro se muestra a continuación:

Cuenta Pública 2023

RED ESTATAL DE AUTOPISTAS DE NUEVO LEÓN PROGRAMAS Y PROYECTOS DE INVERSIÓN 2023

PERIFÉRICO DEL ÁREA METROPOLITANA DE MONTERREY

I.- PROYECTOS ESPECIALES, ESTUDIOS Y PROYECTOS	
No.	CONCEPTO
1	MANTENIMIENTO DEL SISTEMA DE CONTROL DE AFORO DE CASSETAS, APODACA, LINCOLN Y ENTRONQUES.
2	HOSTING Y SERVICIOS ADMINISTRADOS.
3	REFACCIONAMIENTO EQUIPO DE AFORO.
4	REACONDICIONAMIENTO DE ENTRONQUES (BLINDAJE).
5	CONSULTORIAS, CAPACITACIÓN Y ESTUDIOS.
6	MANTENIMIENTO A PLAZAS DE COBRO E INFRAESTRUCTURA OPERATIVA, TECHUMBRE DE ESTACIONAMIENTOS Y CARRIL EXPRESS.
7	SEÑALÉTICA PARA CASSETAS Y ELEMENTOS VISUALES.
8	EFICIENCIA ENERGÉTICA EN CASSETAS.
9	ESTUDIOS Y PROYECTOS EJECUTIVOS PARA OBRAS A REALIZARSE EN PAMM.

II.- PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA Y MANTENIMIENTO MAYOR	
No.	CONCEPTO
1	CONSTRUCCIÓN DE ENTRONQUE DE COBRO EN AV. LINCOLN Y PERIFÉRICO DEL ÁREA METROPOLITANA DE MONTERREY, CON DIRECCIÓN A SALTILLO.
2	REHABILITACIÓN Y CONSERVACIÓN DE PAVIMENTOS EN DIFERENTES TRAMOS DEL KM 38+000 AL KM 67+000 DE LA AUTOPISTA PERIFÉRICO DEL ÁREA METROPOLITANA DE MONTERREY.
3	CONSTRUCCIÓN DE DRENAJE PLUVIAL EN ZONA DEL KM43+000 DE LA AUTOPISTA PERIFÉRICO DEL ÁREA METROPOLITANA DE MONTERREY
4	MANTENIMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DE OBRAS PLUMALES PARA PROTECCIÓN EN PUENTES VEHICULARES SUPERIORES Y PUENTES SOBRE RÍO EN DIFERENTES TRAMOS DE LA AUTOPISTA PERIFÉRICO DEL ÁREA METROPOLITANA DE MONTERREY
5	REHABILITACIÓN DE TALUDES EN GASAS DEL PERIFÉRICO DEL ÁREA METROPOLITANA DE MONTERREY Y CONEXIÓN DE LA AUTOPISTA MONTERREY CADEREYTA.

AUTOPISTA MONTERREY CADEREYTA

I.- PROYECTOS ESPECIALES, ESTUDIOS Y PROYECTOS	
No.	CONCEPTO
1	MANTENIMIENTO DEL SISTEMA DE CONTROL DE AFORO EN CASSETAS GUADALUPE Y CADEREYTA.
2	HOSTING Y SERVICIOS ADMINISTRADOS.
3	REFACCIONAMIENTO EQUIPO DE AFORO.
4	MODERNIZACIÓN DE PLAZA DE COBRO CADEREYTA.
5	CONSULTORIAS, CAPACITACIÓN Y ESTUDIOS.
6	MANTENIMIENTO A PLAZAS DE COBRO E INFRAESTRUCTURA OPERATIVA, TECHUMBRE DE ESTACIONAMIENTOS Y CARRIL EXPRESS.
7	SEÑALÉTICA PARA CASSETAS Y ELEMENTOS VISUALES
8	EFICIENCIA ENERGÉTICA EN CASSETAS
9	ESTUDIOS Y PROYECTOS EJECUTIVOS PARA OBRAS A REALIZARSE EN LA AUTOPISTA MONTERREY - CADEREYTA.

II.- PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA Y MANTENIMIENTO MAYOR	
No.	CONCEPTO
1	REUBICACIÓN Y AMPLIACIÓN DE CASETA DE COBRO CADEREYTA DE LA AUTOPISTA MONTERREY CADEREYTA.
2	CONSTRUCCIÓN DE BODEGA PARA ARCHIVO GENERAL DE LA REA A LA ALTURA DE CASETA DE COBRO GUADALUPE DE LA AUTOPISTA MONTERREY CADEREYTA.
3	REHABILITACIÓN DE PAVIMENTOS ENTRE LOS KM 5+700 AL 9+700 DE LA AUTOPISTA MONTERREY CADEREYTA.
4	REHABILITACIÓN DE MURO DE PROTECCIÓN DE TALUD EN RÍO SANTA CATARINA A LA ALTURA DEL KM 4+700 DE LA AUTOPISTA MONTERREY CADEREYTA.
5	MANTENIMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DE OBRAS PLUMALES PARA PROTECCIÓN DE CARRILES DE CIRCULACIÓN EN DIFERENTES TRAMOS DE LA AUTOPISTA MONTERREY CADEREYTA.

Como se observa en la imagen anterior, los proyectos realizados no están susceptibles a expresarse en kilómetros, salvo los relativos a la Rehabilitación y conservación de pavimentos en diferentes tramos del

km 38+000 al km 67+000 de la autopista Periférico del Área Metropolitana de Monterrey (29 kilómetros) y la Rehabilitación de pavimentos entre los km 5+700 al 9+700 de la autopista Monterrey - Cadereyta (4 kilómetros).

Ahora bien, el reporte “Estado del Ejercicio del Presupuesto por Proyecto al 31/12/2023”, proporcionado por el Ente Público para efectos de la presente evaluación, desglosa el presupuesto por objeto de gasto, unidad administrativa y proyecto, según los momentos contables del egreso.

Dado este antecedente, para los Componentes C2 y C3, se plasma en la Tabla No. 16 el número de proyectos relativos al mantenimiento y rehabilitación de las autopistas, con base en el reporte del Ejercicio del Presupuesto 2023. De esta manera, para el Componente C2 se identificaron 42 proyectos de rehabilitación y para el Componente C3 13 proyectos de mantenimiento, los cuales se enlistan a continuación junto con el presupuesto aplicado en cada uno de ellos:

No.	Proyectos identificados como mantenimiento	Presupuesto Vigente	Presupuesto Ejercido
1	Proyecto M34-2 MANTENIMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DE OBRAS PLUVIALES PARA PROTECCIÓN DE CARRILES DE CIRCULACIÓN EN DIFERENTES TRAMOS DE LA AUTOPISTA MONTERREY - CADEREYTA 2023	\$11,000,000.00	\$0.00
2	Proyecto PEJ-1 ESTUDIOS Y PROYECTOS EJECUTIVOS PARA OBRAS A REALIZARSE EN LA AUTOPISTA MONTERREY - CADEREYTA (GC)	\$350,000.00	\$0.00
3	Proyecto PEJ-2 ESTUDIOS Y PROYECTOS EJECUTIVOS PARA OBRAS A REALIZARSE EN LA AUTOPISTA MONTERREY - CADEREYTA (CAPITAL)	\$6,497,972.33	\$4,360,594.40
4	Proyecto R10-1 RECEPCIÓN DE BASURA/LIMPIEZA DE FOSAS AMC (GC)	\$517,599.51	\$0.00
5	Proyecto RU1-1 CORONA AMC (GC)	\$483,092.04	\$0.00
6	Proyecto RU3-1 DERECHO DE VÍA AMC (GC)	\$3,727,621.35	\$0.00
7	Proyecto RU4-1 SEÑALAMIENTO VERTICAL AMC (GC)	\$3,752,160.88	\$0.00
8	Proyecto RU5-1 SEÑALAMIENTO HORIZONTAL AMC (GC)	\$5,075,945.59	\$793,804.00
9	Proyecto RU6-1 ESTRUCTURAS AMC (GC)	\$566,507.51	\$0.00
10	Proyecto RU9-1 TRABAJOS VARIOS DE MANTENIMIENTO AMC (GC)	\$5,084,181.51	\$2,503,754.22
11	Proyecto RU9-2 TRABAJOS VARIOS DE MANTENIMIENTO AMC	\$324,000.00	\$19,103.55
12	Proyecto P22-1 HOSTING AMC	\$1,500,000.00	\$1,278,359.06
13	Proyecto P23-1 REFACCIONAMIENTO EQUIPO DE AFORO AMC (GC)	\$8,807,375.00	\$1,881,177.62

No.	Proyectos identificados como mantenimiento	Presupuesto Vigente	Presupuesto Ejercido
14	Proyecto P23-2 REFACCIONAMIENTO EQUIPO DE AFORO AMC (CAPITAL)	\$32,625.00	\$32,625.00
15	Proyecto P33-1 MANTENIMIENTO DEL SISTEMA DE CONTROL DE AFORO EN CASETAS GUADALUPE Y CADEREYTA	\$4,650,000.00	\$4,291,593.02
16	Proyecto P34-2 MODERNIZACIÓN DE PLAZA DE COBRO CADEREYTA (AMC)	\$34,000,000.00	\$160,080.00
17	Proyecto P35-1 CONSULTORÍAS, CAPACITACIÓN Y ESTUDIOS (AMC)	\$1,200,000.00	\$522,000.00
18	Proyecto P36-1 MANTENIMIENTO A PLAZAS DE COBRO E INFRAESTRUCTURA OPERATIVA, TECHUMBRE DE ESTACIONAMIENTOS Y CARRIL EXPRESS. (AMC)	\$3,900,000.00	\$878,529.60
19	Proyecto P38-2 SEÑALÉTICA PARA CASETAS Y ELEMENTOS VISUALES AMC	\$1,700,000.00	\$0.00
20	Proyecto P39-2 EFICIENCIA ENERGÉTICA EN CASETAS AMC 2023 (CAPITAL).	\$3,300,000.00	\$0.00
21	Proyecto PI1-2 REMODELACIÓN DE MÓDULOS DE CASETAS DE COBRO AMC	\$3,923,451.46	\$2,762,125.69
22	Proyecto EJ3-2 ESTUDIOS Y PROYECTOS EJECUTIVOS PARA OBRAS A REALIZARSE EN PAMM (CAPITAL)	\$9,100,739.67	\$1,763,191.45
23	Proyecto I01-2 AMPLIACIÓN Y REMODELACIÓN DE CASETA DE COBRO LINCOLN, UBICADA EN EL KM 15+100 DEL PAMM 2020 (CAPITAL)	\$26,525,442.95	\$27,222,844.10
24	Proyecto R01-1 CORONA PAMM (GC)	\$6,672,593.14	\$0.00
25	Proyecto R02-1 OBRAS DE DRENAJE PAMM (GC)	\$6,339,718.53	\$0.00
26	Proyecto R03-1 DERECHOS DE VÍA PAMM (GC)	\$4,682,528.88	\$0.00
27	Proyecto R04-1 SEÑALAMIENTO VERTICAL PAMM (GC)	\$7,799,446.87	\$1,478,843.67
28	Proyecto R05-1 SEÑALAMIENTO HORIZONTAL PAMM (GC)	\$20,198,578.26	\$3,232,438.64
29	Proyecto R06-1 ELEMENTOS DE PROTECCIÓN PAMM (GC)	\$8,103,910.11	\$0.00
30	Proyecto R07-1 ESTRUCTURAS PAMM (GC)	\$5,723,264.92	\$0.00
31	Proyecto R08-1 TRABAJOS VARIOS DE MANTENIMIENTO PAMM (GC)	\$4,748,370.84	\$1,764,220.37
32	Proyecto R08-2 TRABAJOS VARIOS DE MANTENIMIENTO PAMM (CAPITAL)	\$448,176.96	\$288,583.76
33	Proyecto R09-1 RECEPCIÓN DE BASURA/LIMPIEZA DE FOSAS PAMM (GC)	\$549,550.28	\$0.00
34	Proyecto I04 REMODELACIÓN DE MÓDULOS DE CASETAS DE COBRO PAMM	\$5,438,742.88	\$2,301,771.40
35	Proyecto P28-1 HOSTING. PAMM (GC)	\$1,700,000.00	\$1,496,433.62
36	Proyecto P29-1 REFACCIONAMIENTO EQUIPO DE AFORO. PAMM (GC)	\$14,636,415.00	\$2,427,978.65
37	Proyecto P29-2 REFACCIONAMIENTO EQUIPO DE AFORO. PAMM (CAPITAL)	\$1,453,585.00	\$1,338,220.49

No.	Proyectos identificados como mantenimiento	Presupuesto Vigente	Presupuesto Ejercido
38	Proyecto P37-1 MANTENIMIENTO DEL SISTEMA DE CONTROL DE AFORO DE CASSETAS, APODACA, LINCOLN Y ENTRONQUES 2023 (GC).	\$8,800,000.00	\$7,231,096.20
39	Proyecto P40-1 CONSULTORÍAS, CAPACITACIÓN Y ESTUDIOS (PAMM)	\$1,200,000.00	\$0.00
40	Proyecto P41-1 MANTENIMIENTO A PLAZAS DE COBRO E INFRAESTRUCTURA OPERATIVA, TECHUMBRE DE ESTACIONAMIENTOS Y CARRIL EXPRESS PAMM (GC).	\$4,422,000.00	\$844,131.17
41	Proyecto P42-2 REACONDICIONAMIENTO DE ENTRONQUES (BLINDAJE) PAMM 2023 (CAPITAL).	\$6,000,000.00	\$0.00
42	Proyecto P43-2 EFICIENCIA ENERGÉTICA EN CASSETAS PAMM (CAPITAL)	\$3,000,000.00	\$0.00
43	Proyecto P44-2 SEÑALÉTICA PARA CASSETAS Y ELEMENTOS VISUALES 2023 PAMM (CAPITAL).	\$1,700,000.00	\$0.00
Total		\$249,635,596.47	\$70,873,499.68

Fuente: Elaboración propia con base en el reporte "Estado del Ejercicio del Presupuesto por Proyecto al 31/12/2023".

Nota: PAMM significa Periférico del Área Metropolitana de Monterrey y AMC significa Autopista Monterrey-Cadereyta.

No.	Proyectos identificados como rehabilitación	Presupuesto Vigente	Presupuesto Ejercido
1	Proyecto M1A REHABILITACIÓN DE PAVIMENTO DEL SUBTRAMO KM 5+700 AL KM 9+700 A BASE DE UNA CAPA DE RODADURA DE 4CM DE ESPESOR Y BACHEOS PROFUNDOS EN AMBOS CUERPOS.	\$14,557,221.93	\$10,927,202.21
2	Proyecto M2A REHABILITACION DE PAVIMENTOS ENTRE LOS KM 5+700 AL 9+700 DE LA AUTOPISTA MONTERREY - CADEREYTA	\$45,000,000.00	\$41,942,058.97
3	Proyecto M32-2 REHABILITACIÓN DE MURO DE PROTECCIÓN DE TALUD EN RÍO SANTA CATARINA A LA ALTURA DEL KM 4+700 DE LA AUTOPISTA MONTERREY - CADEREYTA 2023	\$55,000,000.00	\$0.00
4	Proyecto PI10-2 REUBICACIÓN Y AMPLIACIÓN DE CASETA DE COBRO CADEREYTA DE LA AUTOPISTA MONTERREY - CADEREYTA 2023	\$110,000,000.00	\$0.00
5	Proyecto PI12-2 CONSTRUCCIÓN DE BODEGA PARA ARCHIVO GENERAL DE LA REA A LA ALTURA DE CASETA DE COBRO GUADALUPE DE AMC 2023	\$15,000,000.00	\$0.00
6	Proyecto RU2-1 OBRAS DE DRENAJE AMC (GC)	\$2,923,979.26	\$1,495,698.33
7	Proyecto RU7-1 TALUDES AMC (GC)	\$378,000.00	\$0.00
8	Proyecto RU8-1 ELEMENTOS DE PROTECCIÓN AMC (GC)	\$4,664,612.09	\$0.00
9	Proyecto M1P REHABILITACIÓN Y CONSERVACIÓN DE PAVIMENTOS EN DIFERENTES TRAMOS DEL 2023 KM 38+000 AL KM 67+000 DEL PAMM	\$491,030,806.55	\$161,198,920.86

No.	Proyectos identificados como rehabilitación	Presupuesto Vigente	Presupuesto Ejercido
10	Proyecto M33-2 CONSTRUCCIÓN DE DRENAJE PLUVIAL EN ZONA DEL KM 43+000 DE LA AUTOPISTA PERIFÉRICO DEL ÁREA METROPOLITANA DE MONTERREY 2023.	\$10,500,000.00	\$0.00
11	Proyecto M35-2 MANTENIMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DE OBRAS PLUVIALES PARA PROTECCIÓN EN PUENTES VEHICULARES SUPERIORES Y PUENTES SOBRE RÍO EN DIFERENTES TRAMOS DE LA AUTOPISTA PERIFÉRICO DEL ÁREA METROPOLITANA DE MONTERREY.	\$23,000,000.00	\$0.00
12	Proyecto M36-2 REHABILITACIÓN DE TALUDES EN GAZAS DEL PERIFÉRICO DEL ÁREA METROPOLITANA DE MONTERREY Y CONEXIÓN DE LA AUTOPISTA MONTERREY - CADEREYTA 2023.	\$10,000,000.00	\$0.00
13	Proyecto PI11-2 CONSTRUCCIÓN DE ENTRONQUE DE COBRO EN AV. LINCOLN Y PERIFÉRICO DEL ÁREA METROPOLITANA DE MONTERREY, CON DIRECCIÓN A SALTILLO. 2023	\$10,500,000.00	\$0.00
Total		\$792,554,619.83	\$215,563,880.37

Fuente: Elaboración propia con base en el reporte "Estado del Ejercicio del Presupuesto por Proyecto al 31/12/2023".

Nota: PAMM significa Periférico del Área Metropolitana de Monterrey y AMC significa Autopista Monterrey-Cadereyta.

Cabe resaltar que el Ente Público registró en el Reporte de Avance Físico Financiero (RAFFI) 2023 un avance de \$478,000.00 y \$1,740,550.00 para indicadores de los Componentes C2 y C3, respectivamente, pero no proporcionó los valores de las variables correspondientes. Se infiere que dicho avance corresponde a un presupuesto ejercido en mantenimiento de autopistas por \$47,800,000.00 y para rehabilitación de \$174,055,000.00, toda vez que, las Fichas Técnicas de Indicadores tienen como numerador, el presupuesto ejercido, y en el denominador, al total de la longitud de las autopistas (100 kilómetros). Dichas cifras no coinciden con la Tabla No 16, sin embargo, el Ente Público no proporcionó el soporte de los valores del numerador de cada indicador.

Como beneficiarios atendidos de los Componentes C2 y C3, se registró también en la Tabla los vehículos que constituyen el aforo.

Componente C4

El Ente Público proporcionó el reporte 2023 de Tickets generados del servicio telefónico de emergencias en el cual se pueden identificar los tipos de llamadas recibidas en dicho servicio, los cuales abarcan: Accidentes, Auxilio Vial, Facturación, Incidente, Información General, Quejas Reportes, Información Telepeaje, Fallas Sistema Aforo, Sistemas y Otros. Para integrar la Tabla No. 16 se seleccionó el

número de llamadas recibidas por concepto de Accidentes, las cuales ascendieron a 1,263 (se hace notar que dicho reporte distingue el estatus de las llamadas por abierto, atendido y, cerrado, las cuales son categorías que se sugiere que el Ente Público revise para depurar el indicador de este Componente). Por otra parte, en el campo de presupuesto modificado y ejercido de la Tabla se plasma el correspondiente a la Dirección de Operaciones del Ente Público, por ser el área responsable de este servicio, según lo informado por el Ente Público; en cuanto a la cantidad de beneficiarios atendidos, se asume que equivale al mismo número que las llamadas recibidas.

La suma de los importes plasmados en la Tabla No. 16 (\$1,867,694,020.92 del presupuesto modificado y \$717,113,402.55 del presupuesto ejercido) no equivale el presupuesto total del Programa, lo que revela una falta de definición en lo concerniente al gasto ejercido en los bienes y servicios entregados. Además, se hace notar que no se contó con evidencia de que el análisis anterior relativo a los bienes y servicios entregados por el Programa se haya elaborado por el Ente Público ni incluido en la Cuenta Pública, Informes de Avance de Gestión Financiera o algún otro documento de divulgación. En ese sentido, es posible señalar que el Ente Público no registra, reporta y publica información por Componente de manera oficial y detallada, bajo un enfoque de resultados, sobre el ejercicio de los recursos del Programa.

b) Se identifica que la población o área de enfoque atendida con los recursos del Programa son las que presentaban el problema antes de la intervención.

Conforme a la definición del objetivo de Propósito del Programa, en el que se identifica a la población objetivo como los usuarios de las autopistas de la REANL, se considera que la población o área de enfoque atendida con los recursos del Programa son las que presentaban el problema antes de la intervención.

Recomendaciones técnicas para la mejora del Programa.

- 1) Elaborar y divulgar un documento de trabajo en el que se identifique con claridad las cifras del numerador y denominador con que se calculan los avances de los indicadores e incluya las bases de datos que den soporte a dichas cifras.

Pregunta Metodológica No. 14

¿El Ente Público responsable de la ejecución del Programa cuenta con un manual de procedimientos actualizado para generar y entregar los bienes, servicios o tipos de apoyo (Componentes) a la población o área de enfoque objetivo?

Respuesta: Sí.

Valor	Criterio	Semaforización
2	Medio	Amarillo

a) En el manual de procedimientos se identifica de manera clara y precisa la Mecánica de Operación (procesos o ejecución) establecida para que el Programa genere y entregue los bienes, servicios y tipos de apoyo (Componentes).

El Ente Público proporcionó 24 archivos individuales, en formatos pdf con marca de agua “Copia Controlada”, con el encabezado “Sistema de Administración de Calidad” referidos cada uno a un Procedimiento General, agrupados en carpetas con los nombres de Administración, Calidad, Dirección, Infraestructura, Operación de Casetas, Operación y Proyectos, Recursos Humanos y Sistemas. Cada archivo consta de los apartados 1. Objetivo, 2. Alcance, 3. Puestos Responsables del Procedimiento, 4. Definiciones, 5. Marco Jurídico, 6. Procedimiento General, y 7. Información Documentada Relacionada. Además, se indica el código para cada procedimiento, la fecha de vigencia (la mayoría están referidos al 25 de octubre de 2021, pero otros al 11 de agosto y del 01 julio de 2022), así como los puestos responsables de elaborar, revisar y autorizar el procedimiento, pero sin acompañarse del nombre y firma.

Se considera que los siguientes procedimientos generales proporcionados están relacionados de manera clara y precisa con la Mecánica de Operación (procesos o ejecución) establecida para que el Programa genere y entregue los bienes, servicios y tipos de apoyo en cada Componentes de la MIR (se enuncia el Objetivo y Alcance de estos procedimientos identificados y se resume el apartado de Procedimiento General).

Para el Componente C1 *Peajes por el uso de autopistas cobrados* se relacionan los siguientes procedimientos:

- PG-OPE-01. Operación de casetas de cobro.

Objetivo. Administrar y operar de manera correcta las actividades que se efectúan en las casetas de cobro, así como de asegurar el efectivo generado por las mismas.

Alcance. Aplica a las Áreas de las Casetas donde se lleva a cabo el cobro del peaje, desde la validación del personal a laborar por día, caseta y turno; hasta el depósito del ingreso generado por las casetas en el banco.

Procedimiento General. En este apartado se detallan puntualmente las actividades para desarrollar diferentes subapartados los cuales son: 6.1 Validación del Personal, 6.2 Reasignación de Personal, 6.3 Asignación de Carriles, 6.4 Recepción de Fondo Revolvente, 6.5 Control de Rollos de Ticket, 6.6 Apertura de Turno Carril, 6.7 Metodología de Atención al Usuario, 6.8 Vehículos Exentos, 6.9 Vehículos Residentes, 6.10 Cuotas Eludidas, 6.11 Cierres de Carril, 6.12 Retiros Parciales, 6.13 Operación de Cobro Emergente, 6.14 Pre Liquidación de Turno, 6.15 Pre Liquidación de Sistema Acciona (Controles), 6.16 Ingreso Diario Enviado al Banco, 6.17 Liquidación Final y 6.18 Fallas en el Sistema de Equipos.

Adicionalmente, este procedimiento incluye un apartado referente a 7. Información en Casos de Emergencias, con los subapartados 7.1 Bloqueo en Autopista, 7.2 Toma de una Caseta de Cobro y 7.3 Casos de Contingencia en Caseta de Cobro.

- PG-OPE-02. Control de Aforo.

Objetivo: Mantener el control de la operación de cobro en las casetas y justificar las desviaciones detectadas en la operación.

Alcance. Aplicar al proceso de aforo realizado en las Casetas de la Red Estatal de Autopistas de Nuevo León, desde la verificación de los registros y del video digital, hasta la elaboración de la liquidación final y la póliza de ingresos.

Procedimiento General. En este apartado se detallan puntualmente las actividades para desarrollar diferentes subapartados los cuales son: 6.1 Planeación del Servicio, Aforo de Casetas PAMM y AMC, y 6.3 Reporte Mensual del Aforo.

- PG-ADM-04. Ingresos.

Objetivo. Registrar de manera oportuna y correcta los ingresos recaudados por la operación de la Red Estatal de Autopistas de Nuevo León.

Alcance. Aplica desde las áreas de las casetas donde se lleva a cabo la liquidación final, la cual es depositada en el banco, hasta las oficinas centrales en donde se hace la contabilidad de los ingresos, así como el completo registro de ingresos por conceptos de pre-pagos y otros ingresos y su captura en el Sistema Contable.

Procedimiento General. En este apartado se detallan puntualmente las actividades para desarrollar diferentes subapartados los cuales son: 6.1 Generalidades, 6.2 Revisión de Papelería de Ingresos, 6.3 Transferencia de información al Sistema Contable y 6.4 Otros Ingresos.

Para los Componentes C2. *Kilómetros de autopistas de la REANL mantenidos* y C3. *Kilómetros de autopistas de la REANL rehabilitados*, estarían relacionados los siguientes procedimientos generales:

- PG-SUP-01. Supervisión y Mantenimiento de Autopistas.

Objetivo. Establecer el método para dar seguimiento a las necesidades de mantenimiento a las autopistas y con ello mantener en condiciones óptimas la infraestructura de la Red Estatal de Autopistas de Nuevo León.

Alcance. Aplica para la supervisión y mantenimiento de la Red Estatal de Autopistas de Nuevo León que comprenden la Autopista Monterrey–Cadereyta y del Periférico del Área Metropolitana de Monterrey, desde la determinación de necesidades de mantenimiento, hasta la realización de los mismos. Así como la atención a los siniestros presentados en las autopistas.

Procedimiento General. Este apartado se compone de los subapartados 6.1 Supervisión de Autopista, 6.2 Limpieza, Construcción y Mantenimiento en General, 6.3 Informe de Actividades de Mantenimiento a Infraestructura, 6.4 Diagrama de Flujo del Proceso de Mantenimiento y 6.5 Siniestralidad.

- PG-SUP-02. Contratación de obra pública.

Objetivo: Especificar la forma en que se realizan las contrataciones de obra pública y servicios relacionados con la misma, para asegurar que éstas cumplan con los requisitos y especificaciones requeridas para el desarrollo de las actividades de la Red Estatal de Autopistas de Nuevo León.

Alcance. Aplica para la contratación de la obra pública y servicios relacionados de la Red Estatal de Autopistas de Nuevo León, en la Autopista Monterrey-Cadereyta y en el Periférico del Área Metropolitana de Monterrey, de acuerdo a lo establecido en la Ley de Obras Públicas para el Estado y Municipios de Nuevo León y en la Ley de Egresos del Estado de Nuevo León.

Procedimiento General. Este apartado se compone de los subapartados 6.1 Generalidades, 6.2 Contratación por Adjudicación Directa, 6.3 Contratación por Invitación Restringida, 6.4 Contratación por Licitación Pública y 6.5 Pagos.

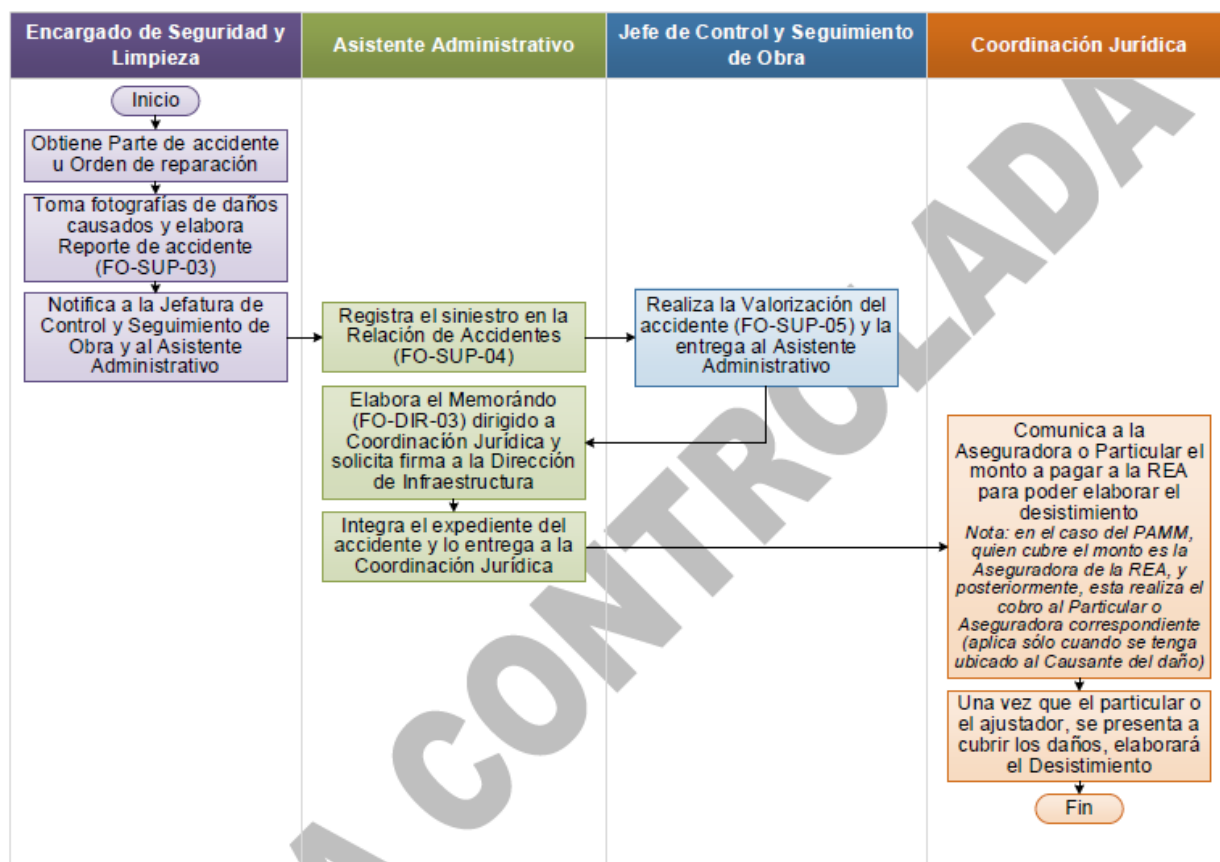
Para el Componente C3. *Emergencias en la Autopistas de la REANL Atendidas* no se identifica un procedimiento general de manera clara y precisa la Mecánica de Operación (procesos o ejecución) establecida para que el Programa entregue este servicio. Este Componente es abordado de manera parcial en dos procedimientos generales:

- El procedimiento general PG-OPE-01 Operación de casetas de cobro, contiene el subapartado 7.1 Bloqueo en Autopista en el que se describen que cuando ocurra una situación de esta naturaleza al Jefe de Caseta vez levanta un reporte a un *call center*, quien de acuerdo a la eventualidad designa ya sea el caso a fuerza civil (vandalismo, robos, protestas civiles) y si es por accidente, falla mecánica se designa al encargado de seguridad y mantenimiento preventivo. Sin embargo, el procedimiento no describe la actividad con la que se daría por atendida la emergencia.
- El procedimiento PG-SUP-01. Supervisión y Mantenimiento de Autopistas, incluye el subapartado 6.5 Siniestralidad el cual contiene el siguiente diagrama de flujo en el que se describen las actividades a realizar en caso de que ocurra un accidente dentro de la jurisdicción de la Red Estatal de Autopistas de Nuevo León, y sea responsabilidad del Usuario; sin embargo, no contempla el procedimiento a seguir en caso de siniestros distintos a la responsabilidad de un usuario.

	Sistema de Gestión Integral			
	Procedimiento General			
	SUPERVISIÓN Y MANTENIMIENTO DE AUTOPISTAS			
	Código:	Versión No.	Vigente a partir de:	Página:
	PG-SUP-01	7	25-Octubre-2021	4 de 5

6.5 SINIESTRALIDAD.

En caso de que ocurra un accidente dentro de la jurisdicción de la Red Estatal de Autopistas de Nuevo León, y sea responsabilidad del Usuario, se procederá de acuerdo a lo indicado en el siguiente diagrama de flujo:



Adicionalmente a los procedimientos arriba descritos, los contratos de operación de cada autopista describen las disposiciones sobre los servicios de cobro de cuotas y obligaciones de operación y mantenimiento, e incluyen un manual de operación y mantenimiento, procedimientos de cobro de cuota y formatos de reportes de operación trimestrales, los cuales conforman un conjunto de procesos que describen la mecánica para que el Programa genere y entregue los bienes, servicios o tipos de apoyo (Componentes) a la población o área de enfoque objetivo.

b) Las Actividades de la Matriz de Indicadores para Resultados (MIR) están definidas como Procesos Lógicos Secuenciales de Gestión, es decir están ordenadas de manera lógica y secuencial, son las necesarias y suficientes para producir los Componentes y están claramente especificadas, es decir, no existe ambigüedad en su redacción.

En la Tabla No. 17 se presentan las Actividades necesarias para producir cada uno de los Componentes del Programa señalados en su MIR. Se revisó si las Actividades corresponden a Procesos Lógicos Secuenciales que permiten generar y entregar los Componentes y si su sintaxis sigue la siguiente estructura *Sustantivo derivado de un verbo + Complemento*. Del análisis realizado se encontró lo siguiente:

Actividades del Componente C1.

Se estima que la Actividad A1C1 es redundante con el Componente C1. En lugar de ello se sugiere plantear como primera Actividad, bajo un proceso lógico secuencial, la asistencia de cajeros en casetas de cobro conforme a la programación de turnos, tomando como referencia el procedimiento general PG-OPE-01. Operación de casetas de cobro. La Actividad A2C1 no está claramente especificada por lo que se plantea la posibilidad de redefinirla como *Transferencia de información al Sistema Contable*, con base en el procedimiento PG-ADM-04. Ingresos. Los supuestos de las Actividades están correctamente establecidos.

Actividades del Componente C2.

En este caso, las Actividades distinguen el mantenimiento a la infraestructura de la red carretera (instalación de carpeta asfáltica) y a dos tipos de equipamiento de la red de autopistas (áreas de uso común, señalamientos e iluminación), por lo que no corresponde a un Proceso Lógico Secuencial de Gestión, es decir no están ordenadas de manera lógica y secuencial. Para diseñar dicho proceso, se sugiere tomar como referencia el procedimiento general PG-SUP-01. Supervisión y Mantenimiento de Autopistas.

Actividades del Componente C3.

Este grupo de dos Actividades no corresponde tampoco a un Proceso Lógico Secuencial de Gestión; además es necesario completarlo con al menos con una Actividad adicional, en apego a las disposiciones del Manual para la Operación del PbR-SED. Para ello, es posible analizar el procedimiento general PG-SUP-02. Contratación de obra pública.

Actividades del Componente C4.

Las cuatro Actividades establecidas para este Componente son necesarias para su producción y están redactadas de manera clara. Sin embargo, se sugiere revisar si es necesario agregar como Actividad segunda la disponibilidad de personal en el *call center* para recibir llamadas de emergencias. Los supuestos de las Actividades del Componente C4 señalados en la Tabla No. 17 son metodológicamente correctos.

Tabla No. 17 Actividades de los Componentes (bienes y/o servicios) de la MIR. E212 Autopistas de Cuota de Calidad, Eficientes y Seguras.		
Componentes (Objetivos)	Actividades	Supuestos (A-C)
C1. PEAJES POR EL USO DE AUTOPISTAS COBRADOS.	A1C1. RECAUDACIÓN DE PEAJES.	SE CUENTA CON PERSONAL DISPONIBLE Y CAPACITADO, ASÍ COMO CON EL EQUIPO Y MATERIAL ADECUADO PARA DESARROLLAR LA ACTIVIDAD.
	A2C1. CONTABILIZACIÓN DE PEAJES COBRADOS.	SE CUENTA CON PERSONAL DISPONIBLE Y CAPACITADO, ASÍ COMO CON EL EQUIPO Y MATERIAL ADECUADO PARA DESARROLLAR LA ACTIVIDAD.
	A3C1. ENTREGA DE VALORES A LA EMPRESA CONTRATADA.	SE CUENTA CON PERSONAL DISPONIBLE Y CAPACITADO, ASÍ COMO CON EL EQUIPO Y MATERIAL ADECUADO PARA DESARROLLAR LA ACTIVIDAD.
C2. KILÓMETROS DE AUTOPISTAS DE LA REANL MANTENIDOS.	A1C2. INSTALACIÓN DE CARPETA ASFÁLTICA EN LA SUPERFICIE DE RODAMIENTO.	LOS COSTOS DE LOS MATERIALES PARA EL MANTENIMIENTO SE MANTIENEN ESTABLES.
	A2C2. MANTENIMIENTO A ÁREAS DE USO COMÚN PARA EL USUARIO (SANITARIOS, ÁREAS DE DESCANSO).	LOS USUARIOS DAN UN USO ADECUADO A LAS ÁREAS A SU SERVICIO.
	A3C2. INSTALACIÓN DE SEÑALAMIENTOS E ILUMINACIÓN EN APEGO A LA NORMA TÉCNICA.	LOS USUARIOS CUIDAN LOS SEÑALAMIENTOS E ILUMINACIÓN INSTALADA.
C3. KILÓMETROS DE AUTOPISTAS DE LA REANL REHABILITADOS.	A1C3. REHABILITACIÓN DE CARPETA ASFÁLTICA A LA SUPERFICIE DE RODAMIENTO.	LOS COSTOS DE LOS MATERIALES PARA EL MANTENIMIENTO SE MANTIENEN ESTABLES.
	A2C3. LOSAS DE CONCRETO EN DIAMANTE DE PLAZA DE COBRO REHABILITADAS.	LOS COSTOS DE LOS MATERIALES PARA EL MANTENIMIENTO SE MANTIENEN ESTABLES.

Tabla No. 17 Actividades de los Componentes (bienes y/o servicios) de la MIR.
E212 Autopistas de Cuota de Calidad, Eficientes y Seguras.

Componentes (Objetivos)	Actividades	Supuestos (A-C)
C4. EMERGENCIAS EN LAS AUTOPISTAS DE LA REANL ATENDIDAS.	A1C4. INSTALACIÓN DE TELÉFONOS DE EMERGENCIA A INTERVALOS DE DISTANCIA CONVENIENTES PARA QUE LA PERSONA USUARIA SEA ATENDIDA.	LOS TELÉFONOS ESTÁN PREPARADOS PARA OPERAR EN LAS CONDICIONES GEOGRÁFICAS Y CLIMATOLÓGICAS DEL ÁREA DONDE SE ENCUENTRAN INSTALADAS.
	A2C4. ADQUISICIÓN Y EQUIPAMIENTO DE VEHÍCULOS DE AUXILIO VIAL Y CAPACITACIÓN AL PERSONAL DE ATENCIÓN DE LAS CASETAS DE COBRO.	LOS VEHÍCULOS ESTÁN EN ÓPTIMAS CONDICIONES DE OPERACIÓN Y EL PERSONAL ESTÁ PREPARADO PARA UNA ATENCIÓN DE CALIDAD.
	A3C4. FIRMAR CONVENIOS DE COLABORACIÓN CON INSTITUCIONES DE SEGURIDAD PÚBLICA DEL ESTADO PARA DISMINUIR EL VANDALISMO EN LAS AUTOPISTAS.	LAS INSTITUCIONES DE SEGURIDAD PÚBLICA CUENTAN CON ELEMENTOS SUFICIENTES PARA ASIGNARLOS A LA VIGILANCIA DE NUESTRAS VÍAS.
	A4C4. CONTRATAR COBERTURAS ADICIONALES EN LAS PÓLIZAS DE SEGUROS, QUE CUBRAN UN MAYOR NÚMERO DE RIESGOS DE LOS USUARIOS DE LAS AUTOPISTAS DE LA REANL.	EXISTE LA AUTORIZACIÓN DE LOS COMITÉS DE LOS FIDEICOMISOS PARA CAMBIAR / AMPLIAR LAS COBERTURAS EN LAS PÓLIZAS CONTRATADAS ACTUALMENTE.

Fuente: Elaboración propia a partir de la información de la MIR del Programa (Anexo 1).

c) En el manual de procedimientos se identifican los mecanismos de supervisión²⁹ para verificar la correcta entrega de los bienes, servicios y tipos de apoyo (Componentes).

De los 24 archivos individuales relativos al “Sistema de Administración de Calidad” proporcionados por el Ente Público, se identifican los siguientes dos procedimientos que abordan mecanismos de supervisión:

- PG-CAL-05. Auditorías Internas.

Objetivo. Establecer un procedimiento general estándar que permita la realización de auditorías internas dentro de la Red Estatal de Autopistas de Nuevo León, para asegurar el cumplimiento y eficacia del SAC.

Alcance. Este procedimiento general es aplicable a todas las áreas que están involucradas dentro de la estructura del SAC de la Red Estatal de Autopistas de Nuevo León. Las auditorías

²⁹ Mecanismo de Supervisión: Instrumento de control interno institucional para supervisar la atención, ejecución y monitoreo en la entrega de los bienes, servicios o tipos de apoyo a la población o área de enfoque objetivo; y en su caso de inspección a través de visitas de supervisión, revisión y control para verificar que la ejecución y el control del Programa tiene un correcto desempeño normativo y operativo.

se realizan en las instalaciones de la Red Estatal de Autopistas de Nuevo León, en base a los criterios de la Norma ISO 9001:2015.

Procedimiento General. Se describen los siguientes subapartados: 6.1 Selección de Auditores, 6.2 Programación Anual de Auditorías, 6.3 Elaboración del Plan de Auditoría Interna, 6.4 Reprogramación de Auditorías Internas, 6.5 Reunión de Preparación con Auditores, 6.6 Reunión de Apertura, 6.7 Ejecución de la Auditoría, 6.8 Reunión de Cierre, 6.9 Reporte de Auditoría y 6.10 Seguimiento a no Conformidades.

- PG-CAL-05. Evaluación de la satisfacción del usuario.
Objetivo. Contar con una metodología para realizar una evaluación de la satisfacción de los Usuarios de la Red Estatal de Autopistas de Nuevo León, con el fin de mejorar los servicios proporcionados.
Alcance. Desde la aplicación de las Encuestas de satisfacción de los Usuarios de la Red Estatal de Autopistas de Nuevo León respecto a la calidad del servicio ofrecido, análisis de la información obtenida y generación de acciones correctivas y/o preventivas necesarias.
Procedimiento General. Se describen los siguientes subapartados: 6.1 Aplicación de encuestas, 6.2 Análisis de información, 6.3 Comunicación de resultados, 6.4 Seguimiento a comentarios de usuarios en encuesta y 6.5 Correo electrónico.

Adicional a los procedimientos arriba descritos, los contratos de operación de cada autopista contemplan la figura del Ingeniero Independiente, definido éste como la empresa contratada con cargo al patrimonio del Fideicomiso para que lleve a cabo los trabajos y la prestación de los servicios a que se refiere el Contrato de Ingeniero Independiente, así como otras actividades que al efecto determine el Comité Técnico. Con base en dicha definición, el Ingeniero Independiente contratado elabora un Informe trimestral. Se dispuso, para efectos de la presente evaluación, el Informe del Fideicomiso No. 80698 Periférico del Área Metropolitana de Monterrey del periodo octubre-diciembre 2023 y resumen enero-diciembre 2023. De dicho Informe destacan los siguientes apartados:

- Análisis de aforo, ingresos y tarifas.
- Calificación del servicio de casetas, plataforma y camino.
- Análisis de siniestralidad, administración, ejercicio presupuestal y mantenimiento.
- Calificación con base en normativa SCT.
- Inspección de la Autopista.

Se juzga que dicho documento constituye también un mecanismo de supervisión para verificar la correcta entrega de los bienes, servicios y tipos de apoyo (Componentes).

Recomendaciones técnicas para la mejora del Programa.

- 1) Integrar un Manual de Procedimientos debidamente formalizado por los titulares de las áreas administrativas que intervienen en él, que incluya un procedimiento relacionado con el Componente C4 relativo a los servicios para la atención de emergencias.
- 2) Verificar que las Actividades de los cuatro Componentes C1, C2, C3 y C4 cumplan con los criterios de la Lógica Causal Vertical señalados en el Apartado 11 de la Sección 3.4 del Manual para la Operación del PbR-SED.

Pregunta Metodológica No. 15

¿El Ente Público responsable de la ejecución del Programa reportó trimestralmente la información sobre el ejercicio, destino y resultados de los recursos asignados al Programa de acuerdo a lo que establece la normatividad en materia de presupuesto y responsabilidad hacendaria³⁰ del ámbito estatal y en su caso del ámbito federal, durante el ejercicio fiscal evaluado?

Respuesta: Sí.

Valor	Criterio	Semaforización
2	Medio	Amarillo

a) La información trimestral reportada sobre el ejercicio, destino y resultados de los recursos del Programa cumple con las características siguientes:

Homogeneidad: La información de los programas o proyectos de inversión, los datos financieros, las variables y las metas de los indicadores, así como la información de las evaluaciones del desempeño del Programa, registrada en cada componente o apartado, es comparable entre los distintos ejecutores, toda vez que su reporte se apega a los conceptos de armonización contable y los criterios de captura establecidos en el sistema.

Congruencia: La información de los programas o proyectos de inversión, los datos financieros, las variables y las metas de los indicadores, así como la información de las evaluaciones del desempeño del Programa, registrada en cada componente o apartado es coherente y consolidada, toda vez que su reporte se apega a los catálogos correspondientes, los folios son únicos y siguen todos los flujos de validación establecidos en el sistema.

Granularidad: La información de los programas o proyectos de inversión, los datos financieros, las variables y las metas de los indicadores, así como la información de las evaluaciones del desempeño del Programa, registrada en cada componente o apartado es pormenorizada y por lo tanto cumple con el detalle y la desagregación suficiente de sus características.

Cabalidad: La información de los programas o proyectos de inversión, los datos financieros, las variables y las metas de los indicadores, así como la información de las evaluaciones del desempeño del Programa, registrada en cada componente o apartado está completa, considerando su naturaleza, tipo, periodicidad de reporte, así como el estatus correspondiente.

³⁰ Responsabilidad Hacendaria: es la observancia de los principios y las disposiciones en materia de presupuesto, gasto público, contabilidad gubernamental, ingresos, disciplina financiera y los ordenamientos jurídicos aplicables que procuren el equilibrio presupuestario, la disciplina fiscal y el cumplimiento de las metas aprobadas por el poder legislativo.

La Tabla No. 18 muestra el cumplimiento a las características de homogeneidad, congruencia, granularidad y cabalidad en los informes trimestrales de los recursos asignados al Programa, referenciados en el Anexo 3, en cuanto a su ejercicio, destino, indicadores y evaluaciones. Con relación al Ejercicio, se observó que en el Reporte de Avance Físico-Financiero (RAFFI) del ejercicio fiscal 2023 se registró el valor y avance financiero del Programa (\$854,894,028.00 y \$971,893,685.00 al cierre, respectivamente), información que se considera cumple con las características de homogeneidad y cabalidad; sin embargo, dichos montos difieren del presupuesto ejercido por el Ente Público en su conjunto y no se expone su integración en la Cuenta Pública, por lo que no se considera congruente ni granular.

Tabla No. 18 Informes Trimestrales 2023 de los recursos asignados al Programa. Red Estatal de Autopistas de Nuevo León (REANL).					
Concepto		Trimestre			
		I	II	III	IV
Homogeneidad	Ejercicio	Sí	Sí	Sí	Sí
	Destino	No	No	No	No
	Indicadores	No	No	No	No
	Evaluaciones	Sí	Sí	Sí	Sí
Congruencia	Ejercicio	No	No	No	No
	Destino	No	No	No	No
	Indicadores	No	No	No	No
	Evaluaciones	Sí	Sí	Sí	Sí
Granularidad	Ejercicio	No	No	No	No
	Destino	No	No	No	No
	Indicadores	No	No	No	No
	Evaluaciones	Sí	Sí	Sí	Sí
Cabalidad	Ejercicio	Sí	Sí	Sí	Sí
	Destino	No	No	No	No
	Indicadores	No	No	No	No
	Evaluaciones	Sí	Sí	Sí	Sí

Fuente: Elaboración propia con base en la revisión realizada a la información proporcionada por el Ente Público.

Las características de homogeneidad, congruencia, granularidad y cabalidad no se cumplen en el caso de los indicadores porque la información reportada en la RAFFI, no es comparable, coherente, ni cabal ya que como se señaló en la respuesta del inciso c) de la Pregunta Metodológica No. 10, existen inconsistencias en los datos reportados y no se proporcionó información accesible que permitiera conocer la forma en que se cuantificaron las variables con que se obtienen los avances de los indicadores de desempeño a nivel de Propósito y Componentes.

Con relación al destino del Programa, debido a que el presupuesto no se reporta de manera desagregada por Componente del Programa en los RAFFI, se considera que este apartado no cumple con ninguna de las cuatro características analizadas.

En lo referente a las evaluaciones, la evaluación de desempeño practicada al ejercicio fiscal 2019 del Programa –disponible en el portal oficial “Evalúa PbR NL”– se elaboró bajo los términos de referencia establecidos por el Ente Público, mismos que fueron aplicables a evaluaciones de otros programas del Gobierno del Estado; en este sentido, se considera que la evaluación referida satisface las características analizadas.

b) Se identifica mediante evidencia documental, si existe coordinación y retroalimentación entre el Ente Público responsable de la ejecución del Programa y las instancias estatales responsables de revisar y validar la información reportada en el sistema, formato de reporte o anexo correspondiente.

De acuerdo con la información proporcionada por el Ente Público responsable de la ejecución del Programa, referente a correos electrónicos entre su Enlace y la Unidad Técnica de Monitoreo y Evaluación, sí existe evidencia documental sobre la coordinación y retroalimentación entre el Ente Público responsable de la ejecución del Programa y las instancias estatales responsables de revisar y validar la información reportada en el sistema, formato de reporte o anexo correspondiente. A continuación, se muestran las imágenes con extractos de algunos de los correos.

De: Fernando García Becerra <fernando.garciab@nuevoleon.gob.mx>

Enviado el: jueves, 13 de octubre de 2022 01:10 p. m.

Para: Alejandro Robles <alejandro.robles@redestatal.com.mx>; Rodolfo Gallardo Lara <rodolfo.gallardo@nuevoleon.gob.mx>

CC: Lizeth Ramos Otañez <lizeth.ramos@nuevoleon.gob.mx>

Asunto: RE: PRESUPUESTO Y METAS ANUALES 2023

Buenas tardes, Alejandro

Revisando el Reporte se encontraron algunas incongruencias en los datos presentados. Las observaciones las pueden encontrar en el documento adjunto, Favor de atender a la brevedad. Debe de recibirse a más tardar el día de mañana de no recibirse el documento final se reportara como NO DATO como se puede observar en el documento de meta que se les hace llegar.

Quedo al pendiente por correo y en el 8120201318 para cualquier duda o aclaración.

Saludos cordiales.

De: Alejandro Robles [<mailto:alejandro.robles@redestatal.com.mx>]

Enviado el: martes, 11 de octubre de 2022 09:23 a.m.

Para: Rodolfo Gallardo Lara

CC: Lizeth Ramos Otañez; Fernando García Becerra

Asunto: RE: PRESUPUESTO Y METAS ANUALES 2023

Anexo metas REANL

Y oficio firmado

De: Rodolfo Gallardo Lara <rodolfo.gallardo@nuevoleon.gob.mx>

Enviado el: martes, 20 de septiembre de 2022 05:17 p. m.

Para: Alejandro Robles <alejandro.robles@redestatal.com.mx>

CC: Lizeth Ramos Otañez <lizeth.ramos@nuevoleon.gob.mx>; Fernando García Becerra <fernando.garciab@nuevoleon.gob.mx>

Asunto: REA: PRESUPUESTO Y METAS ANUALES 2023

Estimado Enlace de PbR-SED.- Buen día. Le remito oficio de la Dirección de Presupuesto y Control Presupuestal con respecto al presupuesto y la entrega de metas anuales para la elaboración de las MIR y Fichas Técnicas 2023.

Les solicito atentamente sellar de recibo el oficio enviado y regresarlo por este medio.

En el caso de las AI favor de llenar el campo Línea Base 2021 (en caso de no haberlo llenado el año pasado), de Meta Anual 2023 y la Meta Sexenal. Si su dependencia no cuenta con AI's este párrafo no les aplica.

Saludos Cordiales,



Recomendaciones técnicas para la mejora del Programa.

- 1) Homologar la información presupuestal del Programa que se reporta en la Cuenta Pública del Ente Público responsable, los Informes de Avance de Gestión Financiera del Ente Público y los Reportes de Avance Físico-Financiero (RAFFI) del Programa.
- 2) Reportar el avance físico y financiero del Programa por Componente y la forma detallada en que se calcula dicha información en la Cuenta Pública y los Informes de Avance de Gestión Financiera del Ente Público.



Capítulo IV. Análisis de Resultados.

Pregunta Metodológica No. 16

¿El Ente Público responsable de la ejecución del Programa acredita el grado de avance de los objetivos del Programa mediante las Metas de Desempeño?

Respuesta: Sí.

Valor	Criterio	Semaforización
2	Medio	Amarillo

a) Se observa si las metas son ambiciosas o, por el contrario, están por debajo del umbral de la capacidad operativa?

Para determinar si las metas de los indicadores de desempeño establecidas en la Ficha Técnica de Indicadores son ambiciosas o si están por debajo del umbral de la capacidad operativa es necesario analizar el presupuesto del Programa. Exceptuando los recursos destinados al Capítulo 4000. Transferencias, Asignaciones, Subsidios y Otras Ayudas, y al Capítulo 9000 Deuda Pública, durante 2021 el Presupuesto Modificado fue de \$2,231,743,897.00, en 2022 de \$3,532,254,530.72 y en 2023 de \$3,004,974,964.59. En términos nominales, el incremento porcentual 2021 a 2022 fue de 58.3% y la disminución de 2022 a 2023 de -14.9%. En este sentido, se esperaría que las metas de 2023 para los indicadores de desempeño a nivel de Fin y Componentes C1, C2, C3 y C4, no excedieran las de 2022. Por su parte, la meta del indicador a nivel de Propósito, relativo a la variación de accidentes, podría revisarse a partir del avance observado del año anterior.

La Tabla No. 19 muestra las metas de los indicadores de desempeño del Programa, recuperadas de las Fichas Técnicas de Indicadores, así como los avances según lo capturado en el Anexo 4 “Resultados de los Indicadores de Desempeño del Programa” de la presente evaluación. Por ello, la Tabla incorpora la corrección a la inconsistencia detectada en el avance del indicador a nivel de Fin registrado en el Reporte de Avance Físico-Financiero (RAFFI), según lo expuesto en la Pregunta Metodológica No. 10.

Para el caso del indicador de desempeño a nivel de Fin, la meta 2023 de 15.0% es resultado, según la Ficha Técnica, de un aforo esperado de 36,305,250.00 y de un aforo estimado del año previo en 31,569,783.00. Se observa que la meta es ambiciosa porque, por un lado, el aforo observado en 2022 fue de solo 30,997,515.00 (según la Cuenta Pública 2022), es decir, menos que lo indicado en la Ficha Técnica. Por otro lado, la variación anual de la meta es positiva, a pesar de que el Presupuesto

Modificado en 2023 reflejó una disminución anual. No obstante lo anterior, se aprecia que el avance observado en 2022 fue mayor que la meta 2023 del indicador.

Por su parte, la meta 2023 del indicador de desempeño a nivel Propósito es el resultado de 76 accidentes proyectados para 2023 y 80 accidentes en 2022, lo que arroja una reducción de -5.0%; dicha meta puede juzgarse como ambiciosa, toda vez que en 2022 se observó un incremento de accidentes con respecto al año previo.

En el Componente C1, la meta 2023 es equivalente a 15.0%, la cual es coincidente con la de Fin, toda vez que el aforo y el cobro de peajes tendrían un comportamiento similar. En ese sentido, se estima que es también ambiciosa al mostrar una variación positiva anual, cuando el Presupuesto Modificado para ese año reflejaba una disminución. Por otro lado, en 2022 el Ente Público no registró en el RAFFI el avance del indicador, por lo que no es posible juzgar el valor de la meta de 2023 a partir de una comparación con el valor previo.

En cuanto al indicador del Componente C2, la meta 2023 equivalente a \$500,000.00 por kilómetro mantenido, lo cual es el cociente del presupuesto ejercido por \$50,000,000.00 y 100.0 kilómetros. La meta es similar a la de 2022 lo que resulta estar en línea con la capacidad operativa del Ente Público. Para el Componente C3, la meta 2023 es de \$1,800,000.00 por kilómetro rehabilitado, resultado de un presupuesto ejercido de \$180,000,000.00 y 100.0 kilómetros. Así, la meta 2023 es un 20.0% superior a la meta del año previo, lo que sugiere ser ambiciosa al no corresponder a la disminución del Presupuesto Modificado identificado en el primer párrafo de este inciso.

Para ninguno de los Componentes C2 y C3, el Ente Público registró en el RAFFI 2022 los avances de los indicadores, lo que imposibilita hacer una comparación con respecto a las metas propuestas. Ahora bien, se aprecia que, para la construcción de las metas de estos dos indicadores, el Ente Público empleó como denominador el valor de 100 kilómetros. Al respecto se hacen dos comentarios: Primero, es necesario revisar dicho valor porque el método de cálculo de los indicadores establece que los denominadores respectivos se refieren a kilómetros mantenidos o kilómetros rehabilitados, y no a la longitud total de las autopistas de la REANL. Segundo, en caso de modificar el método de cálculo para utilizar la longitud total de las autopistas, el valor debe ser revisado toda vez que, según información proporcionada por el Ente Público, la longitud total de las autopistas de la REANL suma 145 kilómetros, al momento de la elaboración de la presente evaluación.

Finalmente, la meta 2023 del indicador del Componente C4, que establecía 24 emergencias atendidas de 24 emergencias reportadas, podría juzgarse como ambiciosa, toda vez que planteaba atender todas las emergencias reportadas, a pesar de la disminución del Presupuesto Modificado del Programa; sin embargo, no es posible determinar definitivamente su idoneidad debido a que la redacción del Componente y, por lo tanto, del indicador, es ambigua, como se señaló en las Preguntas Metodológicas No. 6 y No. 9 de la presente evaluación.

Tabla No. 19 Metas de Desempeño del Programa. E212 Autopistas de Cuota de Calidad, Eficientes y Seguras.						
Nivel de la MIR	Nombre del Indicador	Variables del Indicador	Dato Año Base 2021	Meta Resultado	2022	2023
Fin	Tasa de variación de usuarios que utilizan las autopistas de la REANL.	V1. Aforo en las autopistas de la REANL año t	31.91	Meta	10.00	15.00
				Avance	21.09	14.20
		V2. Aforo en las autopistas de la REANL año t-1		Umbral ^{/1}	Crítico	Insuficiente
				Se cumple ^{/2}	Sí	No
Propósito	Tasa de variación de accidentes en las autopistas de la REANL.	V1. Accidentes en las autopistas de la REANL año t	0.00	Meta	-8.00	-5.00
				Avance	0.76	-4.82
		V2. Accidentes en las autopistas de la REANL año t-1		Umbral ^{/1}	Crítico	Adecuado
				Se cumple ^{/2}	No	Sí
C1.	Tasa de variación de peajes cobrados por el uso de autopistas.	V1. Peajes cobrados trimestre t	30.64	Meta	10.00	15.00
				Avance	No Dato	13.57
		V2. Peajes cobrados trimestre t-1		Umbral ^{/1}	No Aplica	Insuficiente
				Se cumple ^{/2}	No Aplica	No
C2.	Costo promedio del kilómetro de autopista mantenido.	V1. Presupuesto ejercido en mantenimiento de autopistas	543,369.96	Meta	500,000.00	500,000.00
				Avance	No Dato	478,000.00
		V2. Kilómetros mantenidos		Umbral ^{/1}	No Aplica	Adecuado
				Se cumple ^{/2}	No Aplica	Sí
C3.	Costo promedio del kilómetro de autopista rehabilitado	V1. Presupuesto ejercido en rehabilitación de autopistas	1,482,994.96	Meta	1,500,000.00	1,800,000.00
				Avance	No Dato	1,740,500.00
		V2. Kilómetros rehabilitados		Umbral ^{/1}	No Aplica	Adecuado
				Se cumple ^{/2}	No Aplica	Sí

**Tabla No. 19 Metas de Desempeño del Programa.
E212 Autopistas de Cuota de Calidad, Eficientes y Seguras.**

Nivel de la MIR	Nombre del Indicador	Variables del Indicador	Dato Año Base 2021	Meta Resultado	2022	2023
C4.	Porcentaje de emergencias atendidas	V1. Emergencias atendidas	100.00	Meta	100.00	100.00
				Avance	No Dato	100.00
		V2. Emergencias reportadas		Umbral ^{1/}	No Aplica	Adecuado
				Se cumple ^{2/}	No Aplica	Sí

1/ **Umbral.-** Este campo es resultado de lo determinado en la Tabla No. 14 de la Pregunta Metodológica No 10.

2/ **Se cumple.-** Este campo es la respuesta a la pregunta *¿El avance cumple con el Sentido del Indicador?, esto de acuerdo al análisis del Anexo 4 “Resultados de los Indicadores de Desempeño del Programa”.*

Fuente: Elaboración propia con base en datos de la RAFFI anual 2022 y 2023, así como con información del Anexo 4.

Al revisar los avances de los indicadores se observa para 2022 un umbral Crítico a nivel de Fin y Propósito, ya que en el primero la tasa de variación del aforo excedió en un rango superior al valor previsto, mientras en el segundo aumentaron los accidentes, contrario a la disminución programada para ese año. Para 2023, se respalda la observación de párrafos anteriores en el sentido de que las metas para los indicadores de Fin y Componente C1 fueron ambiciosas, toda vez que los avances registraron un avance Insuficiente. En el indicador de Propósito, a pesar de haberse juzgado la meta como ambiciosa, el indicador tuvo un avance cercano a ésta. En cuanto a los indicadores de desempeño de los Componentes C2 y C3, sus metas resultaron alineadas a la capacidad operativa del Programa, debido a que los avances se ubicaron en un umbral Adecuado. El indicador del Componente C4 también tuvo un avance similar a la meta respectiva.

b) Es claro observar si las Metas de Desempeño se programaron a cabalidad y de acuerdo con la frecuencia de medición del indicador (observar en caso de estar documentadas las justificaciones sobre el cumplimiento de metas por parte del Ente Público).

Del análisis realizado al inciso anterior de esta Pregunta Metodológica se desprende que las metas de los indicadores de desempeño del Programa se programaron parcialmente a cabalidad y que la programación sí se realizó de acuerdo con su frecuencia de medición. Por tal motivo, es importante que el Ente Público desarrolle una metodología oficializada y la implemente para la programación de metas de los indicadores de desempeño del Programa que se establecen en la Ficha Técnica de Indicadores.

Es importante señalar que el Ente Público, en el Reporte de Avance Físico-Financiero (RAFFI) de cierre anual 2023, proporciona una justificación por la cual no se cumplieron las metas 2023 de los indicadores de desempeño del Programa, las cuales se retoman de manera textual:

- A nivel de desempeño Propósito se disminuyó la siniestralidad a usuarios en un 4.82%, no se logró disminuir en un 5%.
- A nivel de desempeño C1 el crecimiento del aforo en el primer trimestre fue más alto que el 15% esperado. En los meses siguientes el crecimiento del aforo no fue el esperado, se estima que tuvo que ver con las obras de rehabilitación de la VRA, lo que causó una caída en el aforo hacia el aeropuerto.
- A nivel de desempeño C2 en el primer trimestre del año se ejerció una parte considerable del presupuesto de mantenimiento, por lo anterior se muestra un pico en el gasto.

Por esta razón se puede acreditar que el Ente Público cuenta con justificaciones sobre el incumplimiento de las metas de los programas.

Recomendaciones técnicas para la mejora del Programa.1

- 1) Desarrollar e implementar una metodología para la programación de las metas de los indicadores de desempeño que considere el presupuesto asignado al Programa y la información histórica de los bienes y servicios otorgados por el Programa.
- 2) Instrumentar las medidas administrativas necesarias para registrar correctamente el avance de los indicadores de desempeño a nivel de Fin en el Reporte de Avance Físico-Financiero (RAFFI).

Pregunta Metodológica No. 17

¿Las variables que se consideran para estructurar el método de cálculo de los Indicadores de Desempeño son congruentes con el Nombre del Indicador de Desempeño y el método de cálculo definido es el adecuado para cada objetivo de la MIR?

Respuesta: Sí.

Valor	Criterio	Semaforización
2	Medio	Amarillo

La Tabla No. 20 muestra el análisis de consistencia en los Métodos de Cálculo de los Indicadores con relación a la definición de sus variables y vinculación a los objetivos de la MIR del Programa. En la tabla se observa que el nombre del indicador de desempeño para el objetivo a nivel Fin es *Tasa de variación de usuarios que utilizan las autopistas de la REANL*. Sin embargo, una tasa de variación puede calcularse de manera mensual, bimestral, trimestral, semestral, anual, etc. Al analizar las variables del indicador se puede verificar que la tasa de variación que se mide es anual, por lo que no existe consistencia entre el nombre del indicador y las variables de su método de cálculo.

Tabla No. 20 Consistencia en los Métodos de Cálculo de los Indicadores del Programa. E212 Autopistas de Cuota de Calidad, Eficientes y Seguras.				
Nivel de la MIR	Nombre del Indicador	Método de Cálculo	¿Las variables del Método de Cálculo del Indicador son consistentes con la definición del Indicador?	¿El Método de Cálculo definido es el adecuado para el Objetivo de la MIR?
Fin	Tasa de variación de usuarios que utilizan las autopistas de la REANL.	$((\text{Aforo en las autopistas de la REANL año } t - \text{Aforo en las autopistas de la REANL año } t-1) / \text{Aforo en las autopistas de la REANL año } t-1) * 100$	No	Sí
Propósito	Tasa de variación de accidentes en las autopistas de la REANL.	$((\text{Accidentes en las autopistas de la REANL año } t - \text{Accidentes en las autopistas de la REANL año } t-1) / \text{Accidentes en las autopistas de la REANL año } t-1) * 100$	No	Sí

**Tabla No. 20 Consistencia en los Métodos de Cálculo de los Indicadores del Programa.
E212 Autopistas de Cuota de Calidad, Eficientes y Seguras.**

Nivel de la MIR	Nombre del Indicador	Método de Cálculo	¿Las variables del Método de Cálculo del Indicador son consistentes con la definición del Indicador?	¿El Método de Cálculo definido es el adecuado para el Objetivo de la MIR?
C1.	Tasa de variación de peajes cobrados por el uso de autopistas.	$((\text{Peajes cobrados trimestre } t - \text{Peajes cobrados trimestre } t-1) / \text{Peajes cobrados trimestre } t-1) * 100$	No	Sí
C2.	Costo promedio del kilómetro de autopista mantenido.	(Presupuesto ejercido en mantenimiento de autopistas / Kilómetros mantenidos)	Sí	No
C3.	Costo promedio del kilómetro de autopista rehabilitado.	(Presupuesto ejercido en rehabilitación de autopistas / Kilómetros rehabilitados)	Sí	Sí
C4.	Porcentaje de emergencias atendidas.	$(\text{Emergencias atendidas} / \text{Emergencias reportadas}) * 100$	Sí	No

Fuente: Elaboración propia a partir de la información del Anexo 4.

Se observan una situación similar entre la consistencia del nombre del indicador de desempeño a nivel Propósito *Tasa de variación de accidentes en las autopistas de la REANL* y del Componente C1 *Tasa de variación de peajes cobrados por el uso de autopistas*, con respecto a las variables empleadas en su método de cálculo. En los dos casos, la tasa de variación no señala la frecuencia de medición del indicador, pero sus métodos de cálculo reflejan que dicha variación es anual en el primer caso y trimestral en el segundo.

De acuerdo con lo señalado en la Sección 6.1 del Manual para la Operación del PbR-SED, el Sistema Informático en el que se realiza el Monitoreo de los indicadores de desempeño *calculará automáticamente el resultado del indicador con base en la fórmula de cálculo del indicador. Asimismo, el sistema informático registrará el avance observado de manera acumulada al periodo que se esté reportando, de tal manera que el avance observado de un numerador con frecuencia trimestral al*

segundo trimestre equivaldrá al valor acumulado del primer y segundo trimestre. Esto implica que las tasas de variación trimestrales son acumuladas, situación que no se señala en el nombre del indicador del Componente C1.

Además, en el caso del indicador del Componente C1, se considera necesario diferenciar las variables en el método de cálculo con respecto a las del indicador a nivel de Fin porque, como se observó en la Pregunta Metodológica No. 16, el Ente Público capturó en ambos indicadores valores iguales en el numerador y denominador de la meta 2023; en este sentido se sugiere que las variables del indicador del Componente C1 se refieran al monto de peajes cobrados, en contraste con las variables a nivel de Fin las cuales miden el aforo.

Por su parte, las variables del Método de Cálculo del Indicador de Componente C2 *Costo promedio del kilómetro de autopista mantenido* son consistentes con la definición del Indicador; sin embargo, como se advirtió en la Pregunta Metodológica No. 13 de la presente evaluación, los proyectos de mantenimiento que ejecuta el Ente Público no son medibles en términos de kilómetros, por lo que, para este caso, se sugiere medir el costo promedio de mantenimiento con respecto a la extensión total de las autopistas de la REANL.

En lo relativo al Indicador de Componente C3 *Costo promedio del kilómetro de autopista rehabilitado*, las variables del método de cálculo son consistentes con la definición del Indicador; no obstante, es posible que el indicador aporte una base mayor para emitir un juicio sobre el desempeño del Programa, por lo que, para este caso, el indicador podría sustituirse por un porcentaje del total de kilómetros que integran las autopistas de la REANL que son rehabilitados a lo largo del año.

Finalmente, referente al Componente C4. *Porcentaje de emergencias atendidas*, las variables del método de cálculo son consistentes con la definición del Indicador; no obstante, se identificó que en la práctica el Ente Público registra los mismos valores para las emergencias atendidas y las emergencias reportadas. Para que el indicador aporte mayores elementos que permitan emitir un juicio sobre el desempeño del Programa, se sugiere para este caso establecer un indicador que mida el porcentaje de reportes de accidentes y auxilio vial con estatus de atendido o cerrado, con base en el reporte que genera el sistema de seguimiento de llamadas a cargo del servicio telefónico de emergencias de la REANL.

Propuestas de mejora para el Nombre del Indicador y el Método de Cálculo (en caso de no haber recomendación, colocar la leyenda “No se emite recomendación” en las columnas de Propuesta):

Tabla No. 21 Propuestas de Mejora para la orientación a resultados. E212 Autopistas de Cuota de Calidad, Eficientes y Seguras.				
Nivel de la MIR	Nombre del Indicador MIR 2023	Método de Cálculo MIR 2023	Propuesta Nombre del Indicador	Propuesta Método de Cálculo
Fin	Tasa de variación de usuarios que utilizan las autopistas de la REANL	$((\text{Aforo en las autopistas de la REANL año } t - \text{Aforo en las autopistas de la REANL año } t-1) / \text{Aforo en las autopistas de la REANL año } t-1) * 100$	Tasa de variación anual del aforo en las autopistas de la REANL	$((\text{Aforo en las autopistas de la REANL en el Año } t / \text{Aforo en las autopistas de la REANL en el Año } t-1) - 1) * 100$
Propósito	Tasa de variación de accidentes en las autopistas de la REANL	$((\text{Accidentes en las autopistas de la REANL año } t - \text{Accidentes en las autopistas de la REANL año } t-1) / \text{Accidentes en las autopistas de la REANL año } t-1) * 100$	Tasa de variación anual de accidentes en las autopistas de la REANL	$((\text{Accidentes en las autopistas de la REANL en el Año } t / \text{Accidentes en las autopistas de la REANL en el Año } t-1) - 1) * 100$
C1.	Tasa de variación de peajes cobrados por el uso de autopistas	$((\text{Peajes cobrados trimestre } t - \text{Peajes cobrados trimestre } t-1) / \text{Peajes cobrados trimestre } t-1) * 100$	Tasa de variación acumulada del monto de peajes cobrados por el uso de autopistas	$((\text{Monto de peajes cobrados al Trimestre } i \text{ del Año } t / \text{Monto de peajes cobrados al Trimestre } i \text{ del Año } t-1) - 1) * 100$
C2.	Costo promedio del kilómetro de autopista mantenido	(Presupuesto ejercido en mantenimiento de autopistas / Kilómetros mantenidos)	No se emite recomendación.	(Presupuesto ejercido en mantenimiento de autopistas al Trimestre i del Año t / Kilómetros totales de autopistas de la REANL en el Año t)
C3.	Costo promedio del kilómetro de autopista rehabilitado	(Presupuesto ejercido en rehabilitación de autopistas / Kilómetros rehabilitados)	Porcentaje de kilómetros de autopistas rehabilitados	$(\text{Kilómetros de autopistas de la REANL rehabilitados al Semestre } i \text{ del Año } t / \text{Kilómetros totales de las autopistas de la REANL en el Año } t) * 100$

**Tabla No. 21 Propuestas de Mejora para la orientación a resultados.
E212 Autopistas de Cuota de Calidad, Eficientes y Seguras.**

Nivel de la MIR	Nombre del Indicador MIR 2023	Método de Cálculo MIR 2023	Propuesta Nombre del Indicador	Propuesta Método de Cálculo
C4.	Porcentaje de emergencias atendidas	$(\text{Emergencias atendidas} / \text{Emergencias reportadas}) * 100$	Porcentaje de llamadas de accidentes y auxilio vial con estatus de atendido o cerrado	$(\text{Llamadas de accidentes y auxilio vial con estatus de atendido o cerrado al Trimestre i del Año t} / \text{Llamadas de accidentes y auxilio registradas el servicio telefónico de emergencia al Trimestre i del Año t}) * 100$

Fuente: Elaboración propia con la información del Anexo 4.

En la Tabla No. 21 se muestran las propuestas de mejora en el nombre del indicador y de los métodos de cálculo para la orientación a resultados. Asimismo, se han revisado las descripciones de los indicadores incluidas en la Ficha Técnica de Indicadores 2023 del Programa y, con base en las modificaciones propuestas a los nombres y variables, se sugieren las siguientes redacciones para los indicadores de Fin, Propósito y Componentes, las cuales son retomadas también en el Anexo 4.

Indicador a Nivel Fin: Tasa de variación anual del aforo en las autopistas de la REANL.

Descripción: Se refiere al aumento o disminución en términos porcentuales de vehículos que cruzan las casetas de cuota de la Red Estatal de Autopistas de Nuevo León en el año actual con respecto a los del año anterior.

Método de cálculo: $((\text{Aforo en las autopistas de la REANL en el Año t} / \text{Aforo en las autopistas de la REANL en el Año t-1}) - 1) * 100$

Indicador a Nivel Propósito: Tasa de variación anual de accidentes en las autopistas de la REANL.

Descripción: Se refiere al aumento o disminución en términos porcentuales de accidentes en la Red Estatal de Autopistas de Nuevo León reportados al servicio telefónico de emergencia en el año actual con respecto a los del año anterior.

Método de cálculo: $((\text{Accidentes en las autopistas de la REANL en el Año t} / \text{Accidentes en las autopistas de la REANL en el Año t-1}) - 1) * 100$

Indicador a Nivel Componente C1: Tasa de variación acumulada del monto de peajes cobrados por el uso de autopistas.

Descripción: Se refiere al aumento o disminución en términos porcentuales del monto de peajes cobrados en las casetas de cuota de la Red Estatal de Autopistas de Nuevo León al trimestre del año actual con respecto a los cobrados al mismo trimestre del año anterior.

Método de cálculo: $((\text{Monto de peajes cobrados al Trimestre } i \text{ del Año } t / \text{Monto de peajes cobrados al Trimestre } i \text{ del Año } t-1) - 1) * 100$

Indicador a Nivel Componente C2: No se emite recomendación.

Descripción: Es la proporción acumulada del presupuesto ejercido en proyectos de mantenimiento rutinario en la REANL al trimestre del año actual con respecto a los kilómetros totales de la REANL.

Método de cálculo: $(\text{Presupuesto ejercido en mantenimiento de autopistas al Trimestre } i \text{ del Año } t / \text{Kilómetros totales de autopistas de la REANL en el Año } t)$

Indicador a nivel Componente C3: Porcentaje de kilómetros de autopistas rehabilitados.

Descripción: Es la proporción acumulada de kilómetros de autopistas rehabilitados (mantenimiento mayor y obras complementarias) al semestre del año actual con respecto al total de kilómetros de autopistas de la REANL.

Método de cálculo: $(\text{Kilómetros de autopistas de la REANL rehabilitados al Semestre } i \text{ del Año } t / \text{Kilómetros totales de las autopistas de la REANL en el Año } t) * 100$

Indicador a nivel Componente C4: Porcentaje de llamadas de accidentes y auxilio vial con estatus de atendido o cerrado.

Descripción: Es la proporción acumulada de llamadas de accidentes y auxilio vial con estatus de atendido o cerrado con respecto al total de llamadas de accidentes y auxilio vial registradas en el servicio telefónico de emergencia de la REANL al trimestre del año actual.

Método de cálculo: $(\text{Llamadas de accidentes y auxilio vial con estatus de atendido o cerrado al Trimestre } i \text{ del Año } t / \text{Llamadas de accidentes y auxilio registradas el servicio telefónico de emergencia al Trimestre } i \text{ del Año } t) * 100$

Recomendaciones técnicas para la mejora del Programa.

- 1) Redefinir los nombres y variables de los indicadores de desempeño del Programa a nivel de Fin, Propósito y Componentes, para una mayor coherencia entre esos elementos y que estén apegados conforme a lo señalado en el Apartado 8 de la Sección 3.4 del Manual para la Operación del PbR-SED.
- 2) Replantear las descripciones de los indicadores de desempeño del Programa a nivel de Fin, Propósito y Componentes incluidas en las Fichas Técnicas de Indicadores con base en las modificaciones propuestas a los nombres y variables.

Pregunta Metodológica No. 18

¿El Ente Público responsable de la ejecución del Programa identifica, cuantifica y publica a detalle los gastos del Programa, en los que incurre para generar los bienes, servicios o tipos de apoyo (Componentes) que entrega?

Respuesta: Sí.

Valor	Criterio	Semaforización
2	Medio	Amarillo

a) Los gastos se desglosan considerando las siguientes categorías o alguna forma equivalente:

1) Gastos en operación: *Se deben incluir los directos (gastos derivados de los Componentes monetarios y/o no monetarios entregados a la población o área de enfoque atendida, considere los capítulos 2000 y/o 3000 (gastos en servicios, supervisión, capacitación y/o evaluación, etc.) y los gastos en servicios personales para la realización del Programa (capítulo 1000).*

2) Gastos en mantenimiento: *Requeridos para mantener el estándar de calidad de los activos necesarios para entregar los bienes o servicios a la población o área de enfoque objetivo (unidades móviles, edificios, etc.). Considere recursos de los capítulos 2000, 3000 y/o 4000. Se deben de excluir las partidas 4300 y 4400.*

3) Gastos en capital: *Son los que se deben afrontar para adquirir bienes cuya duración en el programa es superior a un año. Considere recursos de los capítulos 5000 y/o 6000 (Ej.: terrenos, construcción, equipamiento, inversiones complementarias).*

4) Gasto unitario: *Gastos Totales / Población o Área de Enfoque Atendida.*

(Gastos totales = gastos en operación + gastos en mantenimiento + gasto en capital).

La Tabla No. 22 muestra los momentos contables del Presupuesto Modificado y el Presupuesto Ejercido 2023 del Programa, desglosados en Gastos de Operación, Gastos de Mantenimiento y Gastos de Capital. Se tomó como base la totalidad del presupuesto del Programa, incluido en el Anexo 5 “Gastos por Capítulo – Partida del Programa” excluyendo el Capítulo 9000. Deuda Pública. El Presupuesto Ejercido 2023 en Gastos de Operación es de \$1,311,240,368.00, de los cuales el 68.6% corresponde al Capítulo 4000. Transferencias, Asignaciones, Subsidios y otras Ayudas (particularmente, a la Partida de Gasto Transferencias al resto del sector público), 20.2% al Capítulo 3000. Servicios Generales, 9.9% corresponde al Capítulo 1000. Servicios Personales y 1.2% al Capítulo 2000. Materiales y Suministros.

Los Gastos de Operación muestran una eficiencia de 86.4%, lo que implica un ejercicio de recursos menor al Presupuesto Modificado.

Por su parte, el Presupuesto Ejercido en Gastos de Mantenimiento fue de \$46,238,227.70, los cuales se distribuyen de la siguiente manera: 80.9% en la Partida Genérica 3500. Servicios de instalación, reparación, mantenimiento y conservación, 14.5% en la Partida Genérica 2900. Herramientas, refacciones y accesorios menores y 4.6% en la partida 2400. Materiales y artículos de construcción y de reparación. Los Gastos de Mantenimiento exhiben una eficiencia presupuestal de sólo 23.8%.

En cuanto a los Gastos de Capital, el Presupuesto Ejercido en 2023 ascendió a \$390,815,032.82 y se integró con el 93.1% del Capítulo 6000. Obras Públicas y 6.9% del Capítulo 5000. Bienes Muebles e Inmuebles. Este tipo de gasto mostró una eficiencia presupuestal de únicamente 17.8%.

De la Tabla se puede calcular también que, con respecto al Presupuesto Modificado 2023, los Gastos de Operación representaron el 38.9%, los Gastos de Mantenimiento el 5.0% y los Gastos de Capital un 56.2%. Con respecto a Presupuesto Ejercido 2023, dichas proporciones fueron de 75.0%, 2.6% y 22.4%, respectivamente.

Tabla No. 22 Presupuesto 2023 en categorías del gasto. E212 Autopistas de Cuota de Calidad, Eficientes y Seguras.					
Concepto	Gts. Operación	Gts. Mantenimiento	Gts. Capital	PA / AEA ^{1/}	Gasto Unitario
Modificado	\$1,518,099,055.53	\$194,132,294.77	\$2,192,743,614.29	35,399,040	\$110.31
Ejercido	\$1,311,240,368.00	\$46,238,227.70	\$390,815,032.82		\$49.39
% Eficiencia	86.4%	23.8%	17.8%		44.8%

1/ PA / AEA: Población o Área de Enfoque Atendida

Fuente: Elaboración propia con información del Anexo 5.

La Tabla No. 22 se completa considerando, como población atendida, al aforo en 2023 de las autopistas de la REANL reportado en la Cuenta Pública de 2023 del Ente Público, identificado en la Tabla No. 16, esto es, 35,399,040 vehículos. Para obtener el Gasto unitario, se divide el gasto total entre la población atendida. Ello da como resultado un Gasto unitario con relación al presupuesto modificado de \$110.31 y \$49.39 con respecto al presupuesto ejercido, para una eficiencia presupuestaria de 44.8%.

La información de la Tabla No. 22 revela que el Ente Público dispone de información para cuantificar a detalle los gastos en los que incurre para generar los Componentes del Programa, sin embargo, el Formato del Reporte de Avance Físico Financiero no permite que la información se publique a ese nivel de detalle y, además, en sus Informes Trimestrales de Avance Financiero y en el cierre anual de Cuenta Pública, REANL no publica el detalle la información presupuestal del Programa. Por ello es recomendable que, aún y cuando el formato RAFFI no lo permita, el Ente Público reporte en sus Informes de Avance de Gestión Financiera y en su Cuenta Pública, la información presupuestal detallada del Programa por momento contable del egreso, o en su defecto, cree un Micrositio en su página web en el que se contenga toda la información relacionada con **éste**.

b) En la Cadena Presupuestaria (Clave Presupuestaria³¹) del Ente Público responsable de la ejecución del Programa se observa que los Componentes del PbR Estatal³² están considerados en la Clasificación Programática del Ente Público y alineados con el Clasificador por Objeto del Gasto.

El Ente Público proporcionó el catálogo de la clave presupuestaria que emplea en el registro del presupuesto del Sistema Administrativo REA (ELEGRP), del cual se extrae la siguiente imagen que muestra un detalle de dicho catálogo:

Cuenta	Desc. Cuenta	Clave Presupuestal	Tipo	Desc. Tipo	Activa	Origen de Recurso	Desc. Origen de Recurso	Tipo de Ingreso
1231100000	TERRENOS	1	2	2-Egreso	True	403	PAMM III	
1235501000	RECONSTRUCCIÓN	2	2	2-Egreso	True	401	RECURSOS PAMM	
1235501000	RECONSTRUCCIÓN	3	2	2-Egreso	True	402	RECURSOS AMC	

Desc. Tipo de Ingreso	Clasificador por Rubro del Ingreso	Desc. Clasificador por Rubro del Ingreso	Tipo de Gasto	Desc. Tipo de Gasto	Clasificador por objeto del gasto
				1 Gasto Corriente	5810
				1 Gasto Corriente	6150
				1 Gasto Corriente	6150

Desc. Clasificador por objeto del gasto	Cuenta Conac	Cuenta Superior
Terrenos		1231000000
Construcción de vías de comunicación		1235500000
Construcción de vías de comunicación		1235500000

En ninguno de estos elementos se observa que los Componentes del PbR Estatal estén considerados ni alineados con el Clasificador por Objeto del Gasto, por lo que discrepa del esquema de programación del presupuesto de egresos en el Ejercicio Fiscal 2023 por parte de la Secretaría de Finanzas y Tesorería General del Estado, que está basada en Componentes de Programas Presupuestarios.

- 31 Clave Presupuestaria.- Es el conjunto de dígitos que conforman el instrumento para sistematizar e identificar la información del presupuesto de egresos, de acuerdo con las clasificaciones: Administrativa, Funcional, Programática, y Económica; así mismo vincula las asignaciones y transferencias del presupuesto con el origen de los recursos, con la ejecución de los recursos mediante el Clasificador por Objeto del Gasto; permite la identificación del ejercicio fiscal y área geográfica donde se ejecuta el gasto, y se constituye en un medio de control que integra las categorías y elementos programáticos, para el seguimiento y evaluación del gasto público.
- 32 PbR Estatal.- Aprobación, asignaciones (Dependencias) o Transferencias (Entidades) de presupuesto de egresos por parte de la SFyTGE mediante los Programas Presupuestarios registrados para el Ejercicio Fiscal 2023.



Recomendaciones técnicas para la mejora del Programa.

- 1) Aplicar las medidas administrativas necesarias para elevar la eficiencia presupuestal del Gasto de Operación, Mantenimiento y Capital del Programa en ejercicios subsecuentes.
- 2) Incorporar, en la clave presupuestaria del Ente Público de su sistema de gestión financiera, la codificación pertinente que permita distinguir el presupuesto que se asigna a los Componentes del Programa Presupuestario.
- 3) Publicar en los Informes de Avance de Gestión Financiera trimestral y en el cierre de Cuenta Pública del Ente Público la información presupuestal, por momento del egreso y capítulo de gasto, de cada uno de los Componentes del Programa, como un mecanismo proactivo para la orientación a resultados.



Capítulo V. Rendición de Cuentas

Pregunta Metodológica No. 19

¿El Ente Público responsable de la ejecución de Programa cuenta con mecanismos para rendición de cuentas y/o transparencia gubernamental proactiva?

Respuesta: Sí.

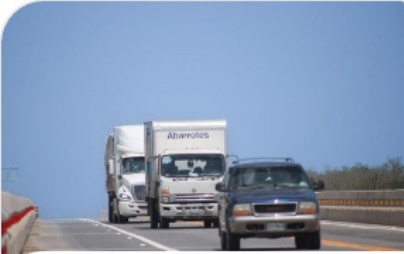
Valor	Criterio	Semaforización
2	Medio	Amarillo

a) La información del Programa y sus anexos normativos están disponibles en el portal de internet del Ente Público responsable de la ejecución del Programa de manera accesible, a menos de tres clics.

Se consultó la página de internet de la Red Estatal de Autopistas de Nuevo León (<https://nl.gob.mx/es/rea>)³³ y no se encontró mención expresa al Programa Presupuestario ni de sus anexos normativos. Los apartados disponibles en dicho portal son: Transparencia (que conduce a la Plataforma Estatal de Transparencia del Gobierno del Estado de Nuevo León); Estructura Orgánica; Servicios-Uso de la Autopista Monterrey-Cadereyta y Periférico del Área Metropolitana de Monterrey; Noticias; Ubicación y Horario; Enlaces (con ligas al Reglamento Interior, a la Plataforma Nacional de Transparencia, Avisos de privacidad, Código de Conducta e Información Financiera), y Números de emergencia. El apartado de Noticias muestra algunos comunicados sobre trabajos relacionados con la administración de autopistas, los cuales estarían relacionados con los Componentes de la Matriz de Indicadores para Resultados del Programa, como se muestra en la siguiente imagen:

³³ Consulta realizada el 15 de noviembre de 2024.

Noticias | Últimas noticias de la Red Estatal de Autopistas



Publicado el 23/06/2023

Aprovechan transportistas ventajas de usar el nuevo tramo del Periférico Juárez-Montemorelos

> [Más información](#)



Publicado el 14/02/2023

La Red Estatal de Autopistas anuncia ajuste a tarifa para la Mty - Cadereyta y Periférico Metropolitano

> [Más información](#)



Publicado el 25/01/2023

Realizan trabajos de mantenimiento en Autopista al Aeropuerto

> [Más información](#)

- b) Los resultados principales del Programa (ejercicio y control de los recursos y los resultados) son difundidos en el portal de internet del Ente Público responsable de la ejecución del Programa de manera accesible, a menos de tres clics.**

El Enlace a la información Financiera alojada en la página de internet contiene las Cuentas Públicas e Informes de Gestión Financiera del Ente Público desde el ejercicio fiscal 2018 a 2024, a tres clics. La Cuenta Pública 2023 revisada contiene el RAFFI, pero sin aportar información que sustente los avances reportados, y enlista proyectos de mantenimiento y rehabilitación realizados en el año, pero sin especificar el gasto ejercido en ellos.

- c) El Ente Público responsable de la ejecución del Programa pone a disposición números telefónicos, correos electrónicos, aplicación para dispositivo móvil o redes sociales para informar y orientar tanto al potencial beneficiario como a la población en general sobre la manera de como solicitar los Tipos de Apoyo del Programa.**

En la página de internet, el Ente Público pone a disposición números telefónicos, correo electrónico, dirección y horario de atención, como se ilustra en la siguiente imagen, aunque no se menciona de manera explícita que son para informar y orientar tanto al potencial beneficiario como a la población en general sobre la manera de cómo solicitar los Tipos de Apoyo del Programa (en este caso, mantenimiento y rehabilitación de las autopistas de cuota). Asimismo, se incluyen ligas a las redes sociales del Ente Público (<https://www.facebook.com/reanl>) mediante las que se informan las acciones que éste realiza.



Transparencia

Estructura Orgánica



8196890265

red.estatal@redestatal.com.mx

Números de emergencia | ¿Necesitas ayuda? Estamos para servirte.

EMERGENCIAS

911

DENUNCIA ANÓNIMA

089

ATENCIÓN CIUDADANA

070

AGUA Y DRENAJE

073

Por otra parte, en el apartado de Servicios “Uso de la Autopista Monterrey-Cadereyta y Periférico del Área Metropolitana de Monterrey” de la página de internet del Ente Público, se muestra información de números telefónicos y correos electrónicos de los responsables de las casetas de cobro por autopista, así como tarifas vigentes y la dirección del portal de facturación, como se ilustra a continuación, información que sí permitiría informar y orientar tanto al potencial beneficiario como a la población en general sobre la manera de utilizar estas vialidades.

ETAPA 3

Consulta las
ubicaciones
disponibles

A dónde acudir

Casetas de Cobro de la Autopista Monterrey-Cadereyta o del Periférico del Area Metropolitana de Monterrey

Autopista Monterrey-Cadereyta Número exterior Km 12
Número interior N/A Piso PB

Funcionario responsable

Julio César Zayas Alcalde

Tel: 81 96890265

Correo: jc.zayas@redestatal.com.mx

Horario

L-V 12:00 AM a 11:30 PM

S-D 12:00 AM a 11:30 PM



Autopista Monterrey-Cadereyta Número exterior Km 31
Número interior N/A Piso PB

Funcionario responsable

Julio César Zayas Alcalde

Tel: 81 96890265

Correo: jc.zayas@redestatal.com.mx

Horario

L-V 12:00 AM a 11:30 PM

S-D 12:00 AM a 11:30 PM



Periférico del Area Metropolitana de Monterrey Número exterior Km15+1
Número interior N/A Piso PB

Funcionario responsable

Julio César Zayas Alcalde

Tel: 81 96890265

Correo: jc.zayas@redestatal.com.mx

Horario

L-V 12:00 AM a 11:30 PM

12:00 AM a 11:30 PM

S-D 12:00 AM a 11:30 PM

12:00 AM a 11:30 PM



Ver más



Información relevante

Otros documentos relevantes

-  Artículo 1 y 2 que crea al Organismo Público Descentralizado denominado "Red Estatal de Autopistas de Nuevo León"
-  Tarifa Vigente a partir del 16 de Mayo de 2023 Periférico del Área Metropolitana de Monterrey Etapa III
-  Tarifa Vigente a partir del 11 de Febrero de 2024 Autopista Monterrey-Cadereyta
-  Tarifa Vigente a partir del 11 de Febrero de 2024 Periférico del Área Metropolitana de Monterrey

Formas de pago

- ☐ Efectivo ☐ Tarjeta de crédito o débito

 Forma de pago adicional: TAG / Facturación electrónica ingresando a <http://www.reafacturacion.com.mx/>



Recomendaciones técnicas para la mejora del Programa.

- 1) Crear un micrositio con la información detallada del Programa y sus anexos normativos, así como sus resultados principales (ejercicio y control de los recursos e indicadores de resultados).



Pregunta Metodológica No. 20

¿El Ente Público evaluado da cumplimiento al artículo 95, fracción VI, y XLI de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Nuevo León)?

Respuesta: No.

Valor	Criterio	Semaforización
1	Bajo	Rojo

La evidencia documental debe identificar lo correspondiente a:

a) **Fracción VI. Los indicadores que permitan rendir cuenta de sus objetivos y resultados. -**

Esta fracción deberá ser verificada en la Plataforma Nacional de Transparencia (Nuevo León / Dependencia o Entidad / Ejercicio 2023 / Programa Presupuestario), o en el Sistema Estatal de Transparencia Nuevo León (Dependencia o Entidad / Artículos / Formatos / Filtrar por mes / Filtrar por año).

(<https://consultapublicamx.inai.org.mx/vut-web/faces/view/consultaPublica.xhtml#inicio>)

(<https://transparenciahistorico.nl.gob.mx/site/bienvenida>)

La siguiente imagen muestra la evidencia de que se ingresó a la Plataforma Nacional de Transparencia para consultar si el Ente Público responsable de la ejecución del Programa da cumplimiento a la Fracción VI del artículo 95 de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Nuevo León, esto es, que el Sujeto Obligado (REANL) pone a disposición del público y se mantiene actualizada la información de los indicadores que permitan rendir cuentas de sus objetivos y resultados, en este caso los del Programa Autopistas de Cuota de Calidad, Eficientes y Seguras. La imagen muestra un extracto de la consulta realizada a la información correspondiente a todos los meses del año 2023; el portal despliega la información de 6 de los 18 indicadores de los que consta el Programa (Fin, Propósito y cuatro Componentes), pero no se incluyen los de las doce Actividades. La información que se despliega al dar "Clic" en cada uno de los indicadores es:

- Ejercicio
- Fecha de inicio del periodo que se informa
- Fecha de término del periodo que se informa
- Nombre del programa o concepto al que corresponde el indicador
- Objetivo institucional (redactados con perspectiva de género)
- Nombre(s) del(os) indicador(es)

- Dimensión(es) a medir
- Definición del indicador
- Método de cálculo con variables de la fórmula
- Unidad de medida
- Frecuencia de medición
- Línea base
- Metas programadas
- Metas ajustadas que existan, en su caso
- Avance de metas
- Sentido del indicador (catálogo)
- Fuente de información
- Área(s) responsable(s) que genera(n), posee(n), publica(n) y actualizan la información
- Fecha de validación
- Fecha de actualización
- Nota

Imagen de la Plataforma Nacional de Transparencia relacionada con la Fracción VI del artículo 95 de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Nuevo León.

ART. - 95 - VI - INDICADORES DE RESULTADOS

Institución: Red Estatal de Autopistas de Nuevo León (OPD)

Ley: Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Nuevo León

Artículo: 95

Fracción: VI

Selecciona el periodo que quieres consultar

Periodo de actualización:

☒ Enero
 ☒ Febrero
 ☒ Marzo
 ☒ Abril
 ☒ Mayo
 ☒ Junio
 ☒ Julio
 ☒ Agosto
 ☒ Septiembre
 ☒ Octubre
 ☒ Noviembre
 ☒ Diciembre
 ☒ Seleccionar todos

Año en curso y seis anteriores

Utiliza los filtros de búsqueda para acotar tu consulta

CONSULTAR

Filtros de búsqueda ▼

Se encontraron 72 resultados, da clic en ⓘ para ver el detalle.

DESCARGAR **DENUNCIAR**

[Ver todos los campos](#)

	Ejercicio	Fecha de inicio del perí...	Fecha de término del p...	Nombre del programa ...	Nombre(s) del(los) indic...	Definición del indicador	Metas programadas	Avance de metas
ⓘ	2023	01/11/2023	30/11/2023	AUTOPISTAS DE CUOTA DE ...	COSTO PROMEDIO DEL KIL...	KILÓMETROS DE AUTOPI...	1,800,000.00	1
ⓘ	2023	01/11/2023	30/11/2023	AUTOPISTAS DE CUOTA DE ...	PORCENTAJE DE EMERGENC...	EMERGENCIAS EN LAS AU...	100	100%
ⓘ	2023	01/12/2023	31/12/2023	AUTOPISTAS DE CUOTA DE ...	TASA DE VARIACIÓN DE US...	CONTRIBUIR A INCREMEN...	15	21.09
ⓘ	2023	01/12/2023	31/12/2023	AUTOPISTAS DE CUOTA DE ...	TASA DE VARIACIÓN DE ACC...	LOS USUARIOS DE LAS AU...	-5.00	0.76%
ⓘ	2023	01/12/2023	31/12/2023	AUTOPISTAS DE CUOTA DE ...	TASA DE VARIACIÓN DE PEA...	PEAJES POR EL USO DE AU...	15	14.46%
ⓘ	2023	01/12/2023	31/12/2023	AUTOPISTAS DE CUOTA DE ...	COSTO PROMEDIO DEL KIL...	KILÓMETROS DE AUTOPI...	500,000.00	348,000
ⓘ	2023	01/12/2023	31/12/2023	AUTOPISTAS DE CUOTA DE ...	COSTO PROMEDIO DEL KIL...	KILÓMETROS DE AUTOPI...	1,800,000.00	1
ⓘ	2023	01/12/2023	31/12/2023	AUTOPISTAS DE CUOTA DE ...	PORCENTAJE DE EMERGENC...	EMERGENCIAS EN LAS AU...	100	100%

Se observa que en la columna Avance de Metas de la plataforma se despliegan cifras distintas a las registradas en el Reporte de Avance Físico Financiero (RAFFI); por ejemplo, en la plataforma, para el mes de diciembre 2023, el avance del indicador de *Tasa de variación de usuarios que utilizan las autopistas de la REANL* es 21.09, la *Tasa de variación de accidentes en las autopistas de la REANL* es 0.76%, la *Tasa de variación de peajes cobrados por el uso de autopistas* es 14.46%, el *Costo promedio del kilómetro de autopista mantenido* es 348,000 y el *Costo promedio del kilómetro de autopista rehabilitado* es 1; sin embargo, de acuerdo con el RAFFI 2023 de Cuenta Pública, los avances son 13.57, -4.82, 13.57, 478,000 y 1,740,500, para esos mismos indicadores.

Por otra parte, se consultó el Portal de Transparencia Nuevo León para verificar el cumplimiento de la citada normatividad, con respecto a todos los meses del año 2023, tal y como se muestra en la

siguiente imagen. Se constató que se despliega la información de seis indicadores del Programa correspondientes a Fin, Propósito y Componentes. Asimismo, se observaron discrepancias entre los avances de metas registradas con respecto al RAFFI.

Imagen de Transparencia Nuevo León sobre el cumplimiento a la Fracción VI del artículo 95 de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Nuevo León.

RED ESTATAL DE AUTOPISTAS DE NUEVO LEÓN									
Artículo 95, fracción VI									
La información de los indicadores de desempeño de sus objetivos institucionales la cual deberá publicarse de tal forma que sea posible la consulta por sujeto obligado, año y área o unidad responsable del programa correspondiente.									
Periodicidad Mensual - Diciembre 2023									
Nombre(s) del(os) indicador(es)	Dimensión(es) a medir	Definición del indicador	Método de cálculo con variables de la fórmula	Unidad de medida	Frecuencia de medición	Línea base	Metas programadas	Metas ajustadas que existan, en su caso	Avance de metas
Porcentaje de emergencias atendidas	EFICACIA	EMERGENCIAS EN LAS AUTOPISTAS DE LA REANL. ATENDIDAS	$(\text{EMERGENCIAS ATENDIDAS} / \text{EMERGENCIAS REPORTADAS}) * 100$	Porcentual	TRIMESTRE	100	100	0	1
Costo promedio del kilómetro de autopista rehabilitado	EFICACIA	KILÓMETROS DE AUTOPISTAS DE LA REANL. REHABILITADOS	$(\text{PRESUPUESTO EJERCIDO EN REHABILITACIÓN DE AUTOPISTAS} / \text{KILÓMETROS REHABILITADOS})$	Absoluto	SEMESTRAL	1492994.98	1900000	0	1
Costo promedio del kilómetro de autopista mantenido	EFICACIA	KILÓMETROS DE AUTOPISTAS DE LA REANL. MANTENIDOS	$(\text{PRESUPUESTO EJERCIDO EN MANTENIMIENTO DE AUTOPISTAS} / \text{KILÓMETROS MANTENIDOS})$	Absoluto	TRIMESTRE	543389.98	500000	0	348000
Tasa de variación de peajes cobrados por el uso de autopistas	EFICACIA	PEAJES POR EL USO DE AUTOPISTAS COBRADOS	$\frac{\text{EL USO DE AUTOPISTAS ((PEAJES COBRADOS TRIMESTRE T - PEAJES COBRADOS TRIMESTRE T-1) / PEAJES COBRADOS TRIMESTRE T-1) * 100}}{1}$	Porcentual	TRIMESTRE	30.64	15	0	0.1416
Tasa de variación de accidentes en las autopistas de la REANL	EFICACIA	LOS USUARIOS DE LAS AUTOPISTAS DE LA REANL. DISMINUYEN SUS RIESGOS DE SEGURIDAD VIAL Y TIEMPOS DE TRASLADO	$\frac{((\text{ACCIDENTES EN LAS AUTOPISTAS DE LA REANL. AÑO T - ACCIDENTES EN LAS AUTOPISTAS DE LA REANL. AÑO T-1}) / \text{ACCIDENTES EN LAS AUTOPISTAS DE LA REANL. AÑO T-1}) * 100}{1}$	Porcentual	Anual	9.08E-6	-5	0	0.0076
Tasa de variación de usuarios que utilizan las autopistas de la REANL	EFICACIA	CONTRIBUIR A INCREMENTAR EL USO DE LAS AUTOPISTAS DE CUOTA DE LA REANL. MEDIANTE EL OFRECIMIENTO DE AUTOPISTAS DE CALIDAD Y SEGURAS	$\frac{((\text{AFORO EN LAS AUTOPISTAS DE LA REANL. AÑO T - AFORO EN LAS AUTOPISTAS DE LA REANL. AÑO T-1}) / \text{AFORO EN LAS AUTOPISTAS DE LA REANL. AÑO T-1}) * 100}{1}$	Porcentual	Anual	31.91	15	0	2109

Es importante mencionar que tanto en el portal de la Plataforma Nacional de Transparencia como en el portal de Transparencia Nuevo León es necesario corregir el Sentido reportado de los indicadores de la MIR del Programa, ya que existen inconsistencias con respecto a lo señalado en su Ficha Técnica de Indicadores. Por ejemplo, en los indicadores *Tasa de variación de accidentes en las autopistas de la REANL* y *Tasa de variación de peajes cobrados por el uso de autopistas*, el primero aparece, en las plataformas referidas, como Ascendente, pero debe ser Descendente, por registrarse así en la Ficha Técnica; en el segundo indicador, dice Descendente y debe decir Ascendente. Asimismo, el indicador *Costo promedio del kilómetro de autopista mantenido* se registra como Ascendente y lo correcto es Normal. Por ello, se recomienda que se revise toda la información capturada en los portales de transparencia para que exista congruencia con lo ahí informado y el contenido de la Ficha Técnica de Indicadores y en el Reporte de Avance Físico Financiero del Programa.

- b) **Fracción XLI.- Todas las evaluaciones y encuestas que hagan los sujetos obligados a programas financiados con recursos públicos.** - Esta fracción deberá ser verificada en la Plataforma Nacional de Transparencia (Nuevo León / Dependencia o Entidad / Ejercicio 2023 / Programa Presupuestario), o en el Sistema Estatal de Transparencia Nuevo León (Dependencia o Entidad / Artículos / Formatos / Filtrar por mes / Filtrar por año).
(<https://consultapublicamx.inai.org.mx/vut-web/faces/view/consultaPublica.xhtml#inicio>)
(<https://transparenciahistorico.nl.gob.mx/site/bienvenida>)

Se accedió a la Plataforma Nacional de Transparencia para examinar que el Ente Público responsable de la ejecución del Programa de cumplimiento a la Fracción XLI del artículo 95 de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Nuevo León. Es decir, que la Red Estatal de Autopistas de Nuevo León (REANL) pone a disposición del público y mantiene actualizada la información de todas las evaluaciones y encuestas que hagan los sujetos obligados a programas financiados con recursos públicos. La siguiente imagen muestra la consulta realizada.

Imagen de la Plataforma Nacional de Transparencia relacionada con la Fracción XLI del artículo 95 de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Nuevo León.


ART. - 95 - XLI - EVALUACIÓN Y ENCUESTAS DE PROGRAMAS FINANCIADOS CON RECURSOS PÚBLICOS


Selecciona el formato

☒ Evaluación y encuesta programas financiados_Evaluaciones y encuestas a programas financiados con recursos públicos
 ☐ Evaluación y encuesta programas financiados_Encuestas sobre programas financiados con recursos públicos

Institución Red Estatal de Autopistas de Nuevo León (OPD)
 Ley Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Nuevo León
 Artículo 95
 Fracción XLI
 Período de actualización Mensual
 Dos años anteriores

Utiliza los filtros de búsqueda para acotar tu consulta CONSULTAR

Filtros de búsqueda ▼

Se encontraron 12 resultados, da clic en ⓘ para ver el detalle. DESCARGAR DENUNCIAR

Ver todos los campos

Ejercicio	Fecha de inicio del período	Fecha de término del período	Denominación del programa	Denominación de la evaluación	Hipervínculo a los resultados	Área(s) responsable(s) que	Fecha de validación
2023	01/05/2023	31/05/2023				JEFATURA DE CONTROL PRE...	31/05/2023
2023	01/06/2023	30/06/2023				JEFATURA DE CONTROL PRE...	30/06/2023
2023	01/07/2023	31/07/2023				JEFATURA DE CONTROL PRE...	31/07/2023
2023	01/08/2023	31/08/2023				JEFATURA DE CONTROL PRE...	31/08/2023
2023	01/09/2023	30/09/2023				JEFATURA DE CONTROL PRE...	30/09/2023
2023	01/10/2023	31/10/2023				JEFATURA DE CONTROL PRE...	31/10/2023
2023	01/11/2023	30/11/2023				JEFATURA DE CONTROL PRE...	30/11/2023
2023	01/12/2023	31/12/2023				JEFATURA DE CONTROL PRE...	31/12/2023

Se seleccionaron todos los meses de ambos formatos para revisar la información publicada (Evaluación y encuesta programas financiados_Evaluaciones y encuestas a programas financiados con recursos públicos y Evaluación y encuesta programas financiados_Encuestas sobre programas financiados con recursos públicos). En ambos formatos se reportó, en los primeros seis meses (enero-junio) de 2023 la siguiente leyenda: *Para los campos Denominación del programa evaluado, Denominación de la evaluación, Hipervínculo a los resultados de la evaluación, no se captura el registro, ya que en este período no se ha generado información que conforme a la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Nuevo León deba ser publicada en este rubro*, mientras que en los demás meses (julio-diciembre) de 2023 se reportó la leyenda: *En el periodo que se reporta, no se generó información, respecto a Denominación del programa evaluado, Denominación de la evaluación, Hipervínculo a los resultados de la evaluación, a la cual se refiere el artículo 95 fracción XLI de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Nuevo León, razón por la cual no se incluye información en este formato y se dejan en blanco diversos rubros.*

Se consultó en el Portal de Transparencia Nuevo León la información contenida en los formatos XLIA y XLIB de la fracción XLI del artículo 95 de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública, tal y como se muestra en la imagen. En ambos casos no se encontró información para ninguno de los doce meses reportados.

Imagen de Transparencia Nuevo León sobre el cumplimiento a la Fracción XLI del artículo 95 de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Nuevo León.

Encuétralos por

Dependencia
RED ESTATAL DE AUTOPISTAS DE NUEVO LEÓN

Concepto
Tipo Concepto ...

Artículos
Art. 95

Formatos
FXLIA - Evaluaciones y encuestas a programas financiados con recursos públicos

Filtrar por mes
Enero, Febrero, Marzo, Abril, Mayo, Junio, Julio, Agosto, Septiembre, Octubre, Noviembre, Diciembre

Filtrar por año
2022, 2023

BUSCA, ANALIZA Y COMPARTE

Información filtrada de Enero-2023 a Diciembre-2023

Mostrando 1-12 de 12 elementos

Formato Dependencia Período

RED ESTATAL DE AUTOPISTAS DE NUEVO LEÓN

>	FXLIA - Evaluaciones y encuestas a programas financiados con recursos públicos	REANL	Diciembre-2023
>	FXLIA - Evaluaciones y encuestas a programas financiados con recursos públicos	REANL	Noviembre-2023
>	FXLIA - Evaluaciones y encuestas a programas financiados con recursos públicos	REANL	Octubre-2023
>	FXLIA - Evaluaciones y encuestas a programas financiados con recursos públicos	REANL	Septiembre-2023
>	FXLIA - Evaluaciones y encuestas a programas financiados con recursos públicos	REANL	Agosto-2023
>	FXLIA - Evaluaciones y encuestas a programas financiados con recursos públicos	REANL	Julio-2023
>	FXLIA - Evaluaciones y encuestas a programas financiados con recursos públicos	REANL	Junio-2023
>	FXLIA - Evaluaciones y encuestas a programas financiados con recursos públicos	REANL	Mayo-2023
>	FXLIA - Evaluaciones y encuestas a programas financiados con recursos públicos	REANL	Abril-2023
>	FXLIA - Evaluaciones y encuestas a programas financiados con recursos públicos	REANL	Marzo-2023
>	FXLIA - Evaluaciones y encuestas a programas financiados con recursos públicos	REANL	Febrero-2023

En el formato XLIA, en la columna de Nota, se indica que: *En el periodo que se reporta, no se generó información, respecto a Denominación del programa evaluado, Denominación de la evaluación, Hipervínculo a los resultados de la evaluación, a la cual se refiere el artículo 95 fracción XLI de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Nuevo León, razón por la cual no se incluye información en este formato y se dejan en blanco diversos rubros.*

En el formato XLIB, en la columna de Nota, se señala lo siguiente: *En el periodo que se reporta, no se generó información, respecto a Tipo de encuesta, Denominación de la encuesta, Objetivo de la encuesta, hipervínculo a los resultados de las encuestas, a la cual se refiere el artículo 95 fracción XLI de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Nuevo León, razón por la cual no se incluye información en este formato y se dejan en blanco diversos rubros.*

La última evaluación realizada a este Programa fue en el Programa Anual de Evaluación 2020, por lo que se consultó en ambos portales de transparencia si la información fue publicada, tal y como se señala en la normatividad. Se revisó la información de todos los meses de 2020 y 2021 y no se encontró la evaluación realizada o el formato de difusión de resultados, por lo que se recomienda que las futuras evaluaciones, incluida ésta, sean informadas a través de dichos portales en las secciones y formatos correspondientes.

Recomendaciones técnicas para la mejora del Programa.

- 1) Verificar que la información sobre indicadores alojada en las plataformas de transparencia estatal y federal, correspondiente al artículo 95 fracción VI de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Nuevo León, contenga la totalidad de los indicadores de la Matriz de Indicadores para Resultados.
- 2) Verificar que la información contenida en las plataformas de transparencia estatal y federal, la información reportada de los indicadores coincida con lo establecido en la Ficha Técnica de Indicadores y el Reporte de Avance Físico Financiero del Programa.
- 3) Publicar los informes de resultados de las evaluaciones realizadas a los Programas Presupuestarios del Ente Público en las plataformas de transparencia estatal y federal, en cumplimiento artículo 95 fracción XLI de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Nuevo León.

Capítulo VI. Hallazgos.

Hallazgos.

Con la finalidad de especificar los hallazgos, su definición es la siguiente: **Son los resultados de la evaluación comparados con los objetivos (el general y los específicos) de la misma**; por lo anterior, se deben puntualizar hallazgos positivos o negativos con respecto a los objetivos de la evaluación.

Identificación de los Hallazgos	
I. Justificación y Contribución.	
- El Ente Público responsable de la ejecución del Programa no proporcionó el árbol de problemas ni el árbol de objetivos respectivos. - El Ente Público responsable de la ejecución del Programa no cuenta con un Diagnóstico Situacional como lo establece el Manual para la Operación del Presupuesto basado en Resultados y el Sistema de Evaluación del Desempeño. - La población objetivo y atendida podría cuantificarse en términos de aforo, entendido como la cantidad de vehículos que cruzan en la caseta de cuota. - El Fin del Programa está alineado al Plan Estatal de Desarrollo 2022-2027 de manera parcial, toda vez que, si bien está vinculado con el Objetivo General, no es monitoreado a través de un indicador de ese nivel de planeación. - El Objetivo de Fin y Propósito del Programa están vinculados de manera indirecta al Objetivo del Desarrollo Sostenible <i>Lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles</i>. - El Programa está alineado al Programa Sectorial de Movilidad y Planeación Urbana 2022 – 2027.	
II. Orientación a Resultados.	
- Con base en las atribuciones establecidas en el Reglamento Interno del organismo público descentralizado, en general, éste produce los bienes o servicios necesarios en la ejecución de los Componentes. - En la página de internet del Ente Público se muestra una estructura orgánica del organismo diferente a la establecida en el Reglamento Interior. - La generación de los Componentes C1, C2 y C3 cumplen con el Propósito del Programa, en cuanto al C4, no es preciso si se refiere a servicios para la atención de emergencias brindados o a llamadas de emergencias viales atendidas. - El Ente Público destina recursos de Capítulo 6000. Obras Públicas al proyecto “Carretera Interserrana”. - Si bien la sintaxis de los cuatro Componente cumple con lo que se establece en el Manual de Operación del PbR – SED y en la Guía para el Diseño de la Matriz de Indicadores para Resultados de la SHCP, en el caso del C2, C3 y C4 sus conceptos no son suficientemente claros. - Los supuestos de los Componentes C2 y C3 se refieren a la consecuencia del Componente, pero no a algún riesgo que pudiese afectar su producción; el supuesto del Componente C4 no es claro. - Las Actividades de los Componentes son, en algunos casos, redundantes, poco claros, insuficientes o no se refieren a los principales procesos lógicos secuenciales necesarios para producir un Componente. - Algunos de los supuestos de los Componentes no son suficientemente claros. - El Propósito del Programa no necesariamente es consecuencia directa del resultado de los Componentes y de las Actividades respectivas. - El Propósito de la MIR del Programa sí está claramente especificado y su redacción cumple con la sintaxis de los criterios técnicos; sin embargo, el supuesto no es un factor externo. - La redacción del Fin se apega a la sintaxis que se establece en el Manual para la Operación de PbR-SED y la Guía para el Diseño de la Matriz de Indicadores para Resultados de la SHCP, pero incluye conceptos que se repiten; además, el supuesto no es un factor externo.	

Identificación de los Hallazgos

- Ninguno de los indicadores de Fin, Propósito y Componentes de la MIR es validado bajo el análisis CREMAA, por lo que no son consistentes con la lógica causal horizontal de MIR.
- Los seis indicadores analizados (Fin, Propósito y Componentes) miden de manera directa el nivel de objetivo del Programa en cada uno de sus niveles de desempeño, debido a que todos abordan factores relevantes.
- Los medios de verificación son congruentes con la lógica causal horizontal de la MIR del Programa porque son adecuados para alimentar la información de los indicadores.
- Los indicadores de desempeño del Programa se reportan en el portal de internet en materia de Presupuesto basado en Resultados "Evalúa PbR NL" (<https://evalua-pbr.nl.gob.mx/index.php/monitoreo/>), los cuales están disponibles para consulta pública a menos de tres clics.
- La Cuenta Pública contiene el Reporte de Avance Físico Financiero (RAFFI), no así los Informes de Avance de Gestión Financiera trimestral del Ente Público.
- Los avances de los indicadores capturados en el RAFFI presentan diversas inconsistencias y no se contó con información accesible que permitiera conocer la forma en que se cuantificaron.
- Con base en la información revisada y corregida, en 2023 cuatro de los seis indicadores de desempeño de la MIR presentaron una semaforización adecuada debido a que sus avances fueron mayores al 95%. En los otros dos indicadores la semaforización es insuficiente.
- Se practicó una evaluación de desempeño al Programa correspondiente al ejercicio fiscal 2019 del cual no se cuenta Posicionamiento Institucional; se desconoce si los ASM fueron implementados por el Ente Público.

III. Operación y Control.

- El Ente Público cuenta con una estrategia de cobertura que no es integral, es decir no abarca la totalidad de los tramos de las vialidades que opera (solo se contaron ejercicios de proyecciones de aforo para la Autopista Monterrey-Cadereyta y de la Tercera Etapa de Periférico del Área Metropolitana de Monterrey).
- Los estudios de aforo de las autopistas con que cuenta el Ente Público son congruentes con el diseño de la MIR del Programa.
- El Programa entregó 35,399,040 peajes, 42 proyectos de mantenimiento y 13 proyectos de rehabilitación; asimismo, atendió 1,263 llamadas por concepto de Accidentes.
- El Ente Público no registra, reporta ni publica información por Componente de manera oficial y detallada, bajo un enfoque de resultados sobre el ejercicio de los recursos del Programa.
- El Ente Público cuenta con 24 procedimientos generales del Sistema de Administración de Calidad sin formalizar, algunos de los cuales están relacionados de manera clara y precisa con la Mecánica de Operación de los Componentes C1, C2 y C3 del Programa, no así para el C4.
- De los 24 procedimientos generales, dos abordan mecanismos de supervisión; adicionalmente los contratos de operación de las autopistas establecen un Ingeniero Independiente que realiza tareas de análisis, calificación e inspección de las autopistas.
- La información trimestral reportada sobre el ejercicio no cumple con las características de congruencia ni granularidad; la del destino e indicadores no cumple con las características de homogeneidad, congruencia, granularidad ni cabalidad, mientras que las evaluaciones satisfacen estas cuatro características.
- Existe evidencia documental sobre la coordinación y retroalimentación entre el Ente Público responsable de la ejecución del Programa y las instancias estatales responsables de revisar y validar la información reportada en el sistema, formato de reporte o anexo correspondiente.

Identificación de los Hallazgos

IV. Análisis de Resultados.

- Las metas 2023 de los indicadores a nivel de Fin, Propósito y Componentes C1 y C3 son ambiciosas; la del Componente C2 está alineada a la capacidad operativa, mientras que para la del C4 no es posible determinar su idoneidad debido a que la redacción del indicador es ambigua.
- En la construcción de las metas de los indicadores de los Componentes C2 y C3, el Ente Público empleó como denominador la longitud total de las autopistas y no el número de kilómetros mantenidos o kilómetros rehabilitados.
- El Ente Público programó las metas de los indicadores de desempeño parcialmente a cabalidad y de acuerdo con su frecuencia de medición; además proporcionó justificaciones para aquellos casos en que no se cumplieron las metas 2023.
- Los nombres, métodos de cálculo y descripciones de los indicadores de desempeño son susceptibles de propuestas de mejora para la orientación a resultados.
- En 2023, los Gastos de Operación ejercidos con respecto al modificado mostraron una eficiencia de 86.4%, los Gastos de Mantenimiento exhibieron una eficiencia de 23.8% y los Gastos de Capital, de solo 17.86%.
- Los Gastos de Capital representaron el 56.2% del Presupuesto Modificado total (excluyendo el Capítulo 9000) y el 22.4% del Presupuesto Ejercido total.
- En 2023, el Gasto unitario con relación al presupuesto modificado fue de \$110.31 y de \$49.39 con respecto al presupuesto ejercido, para una eficiencia presupuestaria de 44.8%.
- El Ente Público dispone de información para cuantificar a detalle los gastos en los que incurre para generar los Componentes del Programa, sin embargo, el Formato del Reporte de Avance Físico Financiero no permite que la información se publique a ese nivel de detalle.
- La cadena presupuestaria del Ente Público no incluye dígitos relativos a Componentes alineados con el Clasificador por Objeto del Gasto, por lo que discrepa del esquema de programación del presupuesto de egresos de la Secretaría de Finanzas y Tesorería General del Estado.

V. Rendición de Cuentas.

- La página de internet de la Red Estatal de Autopistas de Nuevo León (<https://www.nl.gob.mx/es/rea>) no hace mención expresa al Programa Presupuestario ni de sus anexos normativos. Muestra algunos comunicados sobre la administración de autopistas, los cuales estarían relacionados con los Componentes de la MIR.
- Los resultados principales del Programa (ejercicio y control de los recursos y los resultados) son difundidos en el portal de internet del Ente Público de manera parcial.
- En la página de internet, el Ente Público pone a disposición números telefónicos y correos electrónicos de los responsables de las casetas de cobro por autopista, así como tarifas vigentes y la dirección del portal de facturación.
- El Ente Público cumple de manera parcial la Fracción VI artículo 95 de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Nuevo León, al poner a disposición información insuficiente sobre los indicadores en los portales de transparencia; además no da cumplimiento a la Fracción XLI de dicho artículo.

Capítulo VII. Análisis FODA y Aspectos Susceptibles de Mejora (ASM).

Análisis de las Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas.

	Aspectos Negativos	Aspectos Positivos
Factores Internos	Debilidades 1. El Ente Público no cuenta con un Diagnóstico Situacional del Programa, como lo establece el Manual para la Operación del PbR-SED. 2. En la página de internet del Ente Público se muestra una estructura orgánica del organismo diferente a la establecida en el Reglamento Interior. 3. La Cuenta Pública contiene el Reporte de Avance Físico Financiero (RAFFI), no así los Informes de Avance de Gestión Financiera trimestral del Ente Público. 4. Ninguno de los indicadores de Fin, Propósito y Componentes de la MIR es validado bajo el análisis CREMAA, por lo que no son consistentes con la lógica causal horizontal de MIR. 5. Los avances de los indicadores capturados en el RAFFI presentan diversas inconsistencias y no se contó con información accesible que permitiera conocer la forma en que se cuantificaron. 6. El Ente Público no registra, reporta ni publica información por Componente de manera oficial y detallada, bajo un enfoque de resultados sobre el ejercicio de los recursos del Programa.	Fortalezas 1. Los objetivos de Fin y Propósito del Programa están vinculados con los objetivos del Plan Estatal de Desarrollo 2022 – 2027 y con el Programa Sectorial de Movilidad y Planeación Urbana 2022 – 2027. 2. Con base en las atribuciones establecidas en el Reglamento Interno del organismo público descentralizado, en general, éste produce los bienes o servicios necesarios en la ejecución de los Componentes. 3. Los informes del Ingeniero Independiente se constituyen en un mecanismo de supervisión para verificar la correcta entrega de los bienes, servicios y tipos de apoyo (Componentes).
Factores Externos	Amenazas 1. No se cuenta con un Posicionamiento Institucional y se desconoce el grado de implementación a los ASM derivados de la evaluación de desempeño practicada al Programa en 2020. 2. Baja eficiencia del ejercicio presupuestal del Programa. 3. La cadena presupuestaria del Ente Público no incluye dígitos relativos a Componentes alineados con el Clasificador por Objeto del Gasto. 4. La página de internet de la Red Estatal de Autopistas de Nuevo León no hace mención expresa al Programa Presupuestario ni de sus anexos normativos.	Oportunidades 1. Contemplar la incorporación de un Componente adicional en la MIR relativo a la construcción de kilómetros de autopistas. 2. El Ente Público cuenta con proyecciones de aforo que permitirían integrar una estrategia de cobertura integral. 3. El Ente Público cuenta con 24 procedimientos generales del Sistema de Administración de Calidad sin formalizar. 4. Los nombres, métodos de cálculo y descripciones de los indicadores de desempeño son susceptibles de propuestas de mejora para la orientación a resultados. 5. El Ente Público dispone de información para cuantificar a detalle los gastos en los que incurre para generar los Componentes, sin embargo, el formato del Reporte de Avance Físico Financiero no permite que la información se publique a ese nivel de detalle.

Aspectos Susceptibles de Mejora.

Los Aspectos Susceptibles de Mejora (ASM), son los hallazgos en términos de debilidades y amenazas identificadas, las cuales pueden ser atendidas para la mejora de programas y proyectos. Se basan en las recomendaciones y sugerencias señaladas por el evaluador externo, a partir de las cuales los Entes Públicos involucrados se comprometen a realizar acciones para mejorar la aplicación de los recursos.

Tipos de Aspectos Susceptibles de Mejora (ASM)

Específicos: Aquéllos cuya solución corresponde a las unidades responsables.

Institucionales: Aquéllos que requieren de la intervención de una o varias áreas de la dependencia y/o entidad para su solución.

Interinstitucionales: Aquéllos que para su solución se deberá contar con la participación de más de una dependencia o entidad.

Intergubernamentales: Aquéllos que demandan la intervención de gobiernos estatales o municipales.

Alcance de los Aspectos Susceptibles de Mejora (ASM).

Corrige: Se refiere a aquellos aspectos que están relacionados con las Actividades de la Matriz de Indicadores para Resultados (MIR) del Programa, tales como mejoras en sus indicadores, en caso de aplicar cambios no sustantivos en sus Reglas de Operación, mejoras en los procesos operativos, firma de convenios, ejercicios presupuestarios, entre otros.

Modifica: Se refiere a aquellos aspectos que están relacionados con los Componentes de la MIR del Programa, es decir, modificaciones o mejoras en los bienes y/o servicios que se entregan a la Población o Área de Enfoque Objetivo.

Adiciona: Se refiere a aquellos aspectos que buscan reforzar el Programa por medio de la generación de sinergias con otros programas o incluso la integración de dos o más programas en uno solo, así como acciones para que el Programa sea operado por otra dependencia, entidad o unidad administrativa responsable.

Reorienta: Se refiere a aquellos aspectos que están relacionados con el Propósito del Programa, como por ejemplo acciones relacionadas con la planeación estratégica, con la focalización, con mejoras en la definición de su población objetivo, con la realización de evaluaciones de impacto, entre otros.

No.	ASM	Tipo ASM	No. de Pregunta Metodológica observada	Recomendación para el ASM	Alcance ASM
1	Elaborar y subir al portal evalua-pbr.nl.gob.mx/ el Diagnóstico Situacional del Programa.	Interinstitucional	1, 2, 3 y 4	Elaborar el Diagnóstico Situacional del Programa Presupuestario con base en los criterios y apartados establecidos en el Apartado 3.3 del Manual para la Operación del PbR-SED.	Reorienta
2	Verificar la Lógica Causal Vertical de la MIR del Programa.	Institucional	6, 7, 8 y 14	Redactar el Fin y los Componentes, así como los supuestos de la MIR, conforme a lo indicado en el Manual para la Operación del PbR-SED. Revisar que las Actividades de la MIR están definidas de manera lógica y secuencial y sean las suficientes. Valorar la factibilidad de incorporar un Componente adicional referente a la construcción de autopistas.	Reorienta
3	Adecuar el formato del Reporte de Avance Físico Financiero.	Interinstitucional	10	Adecuar el formato del Reporte de Avance Físico Financiero para incorporar los montos presupuestales de los Componentes.	Corrige
4	Adecuar la estructura programática-presupuestal del Ente Público.	Institucional	18	Incorporar, en la clave presupuestaria del Ente Público de su sistema de gestión financiera, la codificación pertinente que permita distinguir el presupuesto que se asigna a los Componentes del Programa Presupuestario.	Modifica
5	Dar cumplimiento a la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Nuevo León.	Interinstitucional	20	Registrar en el Sistema Estatal de Transparencia Nuevo León y en la Plataforma Nacional de Transparencia la información de la totalidad de los indicadores de la MIR, que sea coincidente con la Ficha Técnica y el RAFFI, así como las evaluaciones realizadas, para dar cumplimiento a las fracciones VI y XLI del artículo 95 de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Nuevo León.	Corrige

Capítulo VIII. Conclusiones.

Conclusiones.

Los resultados de la Evaluación Específica de Desempeño practicada al Programa Presupuestario E212 Autopistas de cuota de calidad, eficiente y seguras arrojan que las principales áreas de oportunidad del Programa consisten en elaborar un Diagnóstico Situacional, en apego a las disposiciones del Manual para la Operación del PbR-SED, que comprenda, entre otros apartados, la identificación y cuantificación correcta de la población objetivo o área de enfoque, así como el análisis de la elaboración del árbol de problemas y el árbol de objetivos, incluida la correcta vinculación a los objetivos de la Matriz de Indicadores para Resultados, procurando que la lógica causal vertical y la lógica causal horizontal de la MIR tengan consistencia, es decir, que las Actividades sean las necesarias, suficientes y establecidas de manera secuencial para producir los Componentes; que con la generación de los Componentes se logre el Propósito; que los supuestos en todos los niveles de desempeño estén correctamente establecidos; que los medios de verificación del indicador estén claramente identificados; que los indicadores de desempeño cumplan con los criterios CREMAA y que sus variables sean las adecuadas conforme a sus métodos de cálculo.

Por otra parte, se detectaron áreas de oportunidad para ajustar la clave presupuestaria del Ente Público con el fin de adoptar una presupuestación con base en Componentes, incorporar dicha definición en el Reporte de Avance Físico-Financiero, así como dar cumplimiento a la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Nuevo León, aunado a diversas recomendaciones orientadas a robustecer el seguimiento del desempeño del Programa.

Además, se considera necesario que se programen las metas para los indicadores de manera acorde con la capacidad presupuestal y operativa del Ente Público, se calculen correctamente los avances de los indicadores con base en soportes debidamente verificados, y se publiquen de forma homologada los avances en la Cuenta Pública, Informes de Avance de Gestión Financiera y Reportes de Avance Físico-Financiero, junto con el detalle que permita su validación. A continuación, se presentan las conclusiones por capítulo evaluado.

I. Justificación y Contribución.

Si bien el Ente Público opera la Autopista Monterrey-Cadereyta y el Periférico del Área Metropolitana de Monterrey mediante instrumentos legales establecidos, es necesario que como integrante de la estructura programática del Gobierno del Estado, el Programa en cuestión desarrolle un Diagnóstico

Situacional, en apego a los requerimientos del Manual para la Operación del PbR-SED. Dicho documento permitirá contextualizar de manera estructurada el asunto o problema público a atender y revisar los objetivos e instrumentos de medición del Programa de una manera adecuada.

Se encontró que los objetivos de Fin y Propósito señalados en la MIR del Programa están vinculados con los objetivos de la Planeación del Desarrollo, esto es, al Plan Estatal de Desarrollo y al Programa Sectorial de Movilidad y Planeación Urbana 2022 – 2027, así como a los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

II. Orientación a Resultados.

Los objetivos que integran el resumen de la MIR del Programa están redactados bajo una sintaxis que cumple con las características técnicas señaladas en la Metodología de Marco Lógico. Sin embargo, se detectaron diversas áreas de oportunidad en cuanto a su definición para garantizar que la MIR cumpla con una Lógica Causal Vertical. Por ejemplo, las Actividades deben redefinirse bajo procesos lógicos secuenciales necesarios para producir un Componente –por lo menos tres Actividades por Componente– y de manera clara. En este caso, los procedimientos generales del Sistema de Administración de Calidad pueden ser una referencia para desarrollar dicha revisión.

En cuanto a los Componentes, se observó que el C2 y C3 pueden clarificarse para referirse a mantenimiento rutinario y mantenimiento mayor, respectivamente; además, dado que se observó que en el caso del C2, el mantenimiento no se efectúa a kilómetros de autopista propiamente, si no, más bien, a instalaciones y equipamiento, es factible la redefinición de este Componente. Con relación al C4, no es preciso si se refiere a servicios para la atención de emergencias brindados o a llamadas de emergencias viales atendidas, por lo que se sugiere clarificar. Además, se pone a consideración la factibilidad de incorporar en el Programa Presupuestario un Componente adicional referente a la construcción de autopistas.

Con relación al Fin, se considera que es repetitivo plantear en la redacción “contribuir a incrementar el uso de las autopistas” y “mediante el ofrecimiento de autopistas”. Se sugiere la redacción de Contribuir a incrementar el traslado terrestre de personas y mercancías mediante el ofrecimiento de autopistas de cuota, de calidad y seguras, previa elaboración del árbol del problema y del árbol de objetivos del Programa.

Por otra parte, los supuestos de todos los niveles de desempeño de la MIR son susceptibles a revisarse, toda vez que la mayoría no expresan factores externos, sino más bien situaciones que se refieren al cumplimiento del objetivo respectivo.

Por lo que toca a los indicadores de la MIR, no se validaron con base en los criterios CREMAA; al respecto se plantearon propuestas de mejora para asegurar la Lógica Causal Horizontal de la MIR. Es importante destacar que se identificaron algunas inconsistencias en los avances de los indicadores capturados en el RAFFI y, además, no se contó con información accesible que permitiera conocer la forma en que se cuantificaron dichos avances.

Se verificó que el Ente Público cuenta con reportes para documentar de manera periódica los resultados del Programa y que sus indicadores cuentan con umbrales de mínimo – máximo que permiten determinar el estatus de avance y cumplimiento de metas. Los reportes referidos son el Reporte de Avance Físico-Financiero (RAFFI) trimestral y anual que están disponibles al público en general, a menos de tres clics, en el portal de internet evalua-pbr.nl.gob.mx, así como en su Cuenta Pública, pero no así en los Informes de Avance de Gestión Financiera que se publican de manera trimestral.

La última evaluación de desempeño que se realizó al Programa correspondió al ejercicio fiscal de 2020. La evaluación practicada fue de Consistencia y Resultados, la cual determinó siete Aspectos Susceptibles de Mejora; sin embargo, no se contó con evidencia de que el Ente Público hubiera emitido Posicionamiento Institucional respecto a dichas recomendaciones ni aplicado algún mecanismo para darles seguimiento.

III. Operación y Control del Programa.

Se encontró que, si bien el Ente Público no cuenta con una estrategia de cobertura integral, la autopista Monterrey-Cadereyta y la Tercera Etapa del Periférico del Área Metropolitana de Monterrey han sido objeto de estudios de proyecciones de aforo que permitirán tener metas de atención para la red en su conjunto.

Para dimensionar los resultados del Programa en el ejercicio fiscal 2023 y con base en la información disponible, se identificó que con relación al Componente C1 se cobraron 35,399,040 peajes. Con respecto a los Componentes C2 y C3, se enlistaron 42 proyectos de mantenimiento y 13 proyectos de rehabilitación, un ejercicio que se pone a consideración del Ente Público para identificar con claridad el

sustento del avance de los indicadores que se reporta en los RAFFIS. En cuanto al Componente C4, se ubicó en los registros del reporte del servicio telefónico de emergencias 1,263 llamadas por concepto de Accidentes. El presupuesto asociado a estos bienes y servicios no equivale el presupuesto total del Programa por lo que se consideró de importancia que el Ente Público registre, y publique información por Componente de manera oficial y detallada, bajo un enfoque de resultados sobre el ejercicio de los recursos del Programa.

De esta manera, se juzgó que la información trimestral reportada sobre el ejercicio no cumple con las características de congruencia ni granularidad, y la del destino e indicadores no cumple con las características de homogeneidad, congruencia, granularidad ni cabalidad. Por otra parte, se encontró que sí existe evidencia documental de coordinación y retroalimentación entre el Ente Público y la instancia estatal responsable de revisar y validar la información reportada en los formatos del PbR-SED.

IV. Análisis de Resultados.

Las metas 2023 de los indicadores a nivel de Fin, Propósito y Componentes C1 y C3 se juzgaron como ambiciosas, dada la disminución anual del Presupuesto Modificado que enfrentó el Programa. Por otra parte, en la construcción de las metas de los indicadores de los Componentes C2 y C3, el Ente Público empleó como denominador la longitud total de las autopistas y no el número de kilómetros mantenidos o kilómetros rehabilitados. No obstante lo anterior, para ese año cuatro de los indicadores revisados mostraron un cumplimiento adecuado y dos indicadores un cumplimiento insuficiente.

El Ente Público no identifica y cuantifica a detalle los gastos del Programa, en los que incurre para generar los bienes, servicios o tipos de apoyo (Componentes) que entrega. Con base en el presupuesto ejercido en 2023 por \$1,748,293,628.52 descontando el gasto por Deuda Pública, se calculó que el 75.0% se destinó en Gastos de Operación, 2.6% en Gastos de Mantenimiento y el restante 22.4% a Gastos de Capital.

La cadena presupuestaria del Ente Público no incluye dígitos relativos a Componentes alineados con el Clasificador por Objeto del Gasto, por lo que discrepa del esquema de programación del presupuesto de egresos de la Secretaría de Finanzas y Tesorería General del Estado.

V. Rendición de Cuentas.

En la página de internet del Ente Público se difunde de manera parcial la información relevante del Programa (anexos normativos, número de bienes otorgados agrupados por Componentes, metas y avances de los indicadores de desempeño, ejercicio y control de los recursos, etc.), por lo que se propone crear un sitio web con esta información. La página de internet pone a disposición números telefónicos, correo electrónico, dirección y horario de atención, así como las tarifas vigentes de las autopistas y un portal de facturación.

Se verificó, en la Plataforma Nacional de Transparencia y el Portal de Transparencia Nuevo León, que el Ente Público dio cumplimiento parcial a las Fracciones VI y XLI del artículo 95 de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Nuevo León, relativos a la información de los indicadores que permitan rendir cuentas de sus objetivos y resultados, y a evaluaciones y encuestas a programas financiados con recursos públicos, situación que motivó la formulación de una recomendación.

Sírvanse las conclusiones del presente informe de evaluación para observar lo dispuesto en las “IV. Disposiciones Específicas”, apartado de Presupuestación, numeral 28 del “Acuerdo por el que se establecen las disposiciones generales del Sistema de Evaluación del Desempeño”³⁴ que a la letra dice: *“La información de los resultados alcanzados en el cumplimiento de los objetivos y metas y la obtenida de las evaluaciones realizadas en los ejercicios fiscales anteriores y en curso, será un elemento a considerar, entre otros derivados de los diversos sistemas o mecanismos de evaluación, para la toma de decisiones para las asignaciones de recursos y la mejora de las políticas, de los programas presupuestarios y del desempeño institucional”.*

34 Publicado en el Diario Oficial de la Federación (DOF) con fecha a 31 de Marzo del 2008: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/154427/acuerdo_sed.pdf.

Capítulo IX. Criterios de Valoración.

Valoración Global del Programa.

Los criterios de valoración están en función de los elementos técnicos señalados en las preguntas metodológicas, asignándoles una valoración de 1 a 3, tal y como está señalado a continuación:

Criterios de Valoración			
Criterio	Alto La respuesta cuenta con los elementos señalados en la pregunta en un rango que está entre el 100.0 y 85.0%.	Medio La respuesta cuenta con los elementos señalados en la pregunta en un rango que está entre el 84.9 y 60.0%.	Bajo La respuesta cuenta con los elementos señalados en la pregunta en un rango que está entre el 59.9 y 0.0%.
Valor	3	2	1
Semaforización	Verde	Amarillo	Rojo

Las respuestas con valoración 2 y 1 se verán reflejadas en los hallazgos, análisis FODA y Aspectos Susceptibles de Mejora para ser considerados por el Ente Público responsable de la ejecución del programa y mejorar la gestión del programa.

La valoración global de la evaluación aplicada al Programa **E212 Autopistas de cuota de calidad, eficientes y seguras** es de **1.8**, por lo que se ubica con una semaforización en **AMARILLA** y criterio **MEDIO** de acuerdo con lo siguiente:

Valoración global por capítulo evaluado				
Capítulo Evaluado	Total de Preguntas	Criterio	Valor Promediado ¹	Semaforización
I. Justificación y Contribución.	PM No. 1	Bajo	1	Rojo
	PM No. 2	Bajo	1	Rojo
	PM No. 3	Bajo	1	Rojo
	PM No. 4	Bajo	1	Rojo
	PM No. 5	Alto	3	Verde
	5	Bajo	1.4	Rojo
II. Orientación a Resultados.	PM No. 6	Medio	2	Amarillo
	PM No. 7	Medio	2	Amarillo
	PM No. 8	Medio	2	Amarillo
	PM No. 9	Medio	2	Amarillo
	PM No. 10	Medio	2	Amarillo
	PM No. 11	Bajo	1	Rojo
	6	Medio	1.8	Amarillo

Valoración global por capítulo evaluado				
Capítulo Evaluado	Total de Preguntas	Criterio	Valor Promediado ¹	Semaforización
III. Operación y Control.	PM No. 12	Alto	3	Verde
	PM No. 13	Medio	2	Amarillo
	PM No. 14	Medio	2	Amarillo
	PM No. 15	Medio	2	Amarillo
	4	Medio	2.3	Amarillo
IV. Análisis de Resultados	PM No. 16	Medio	2	Amarillo
	PM No. 17	Medio	2	Amarillo
	PM No. 18	Medio	2	Amarillo
	3	Medio	2	Amarillo
V. Rendición de Cuentas.	PM No. 19	Medio	2	Amarillo
	PM No. 20	Bajo	1	Rojo
	2	Bajo	1.5	Rojo
Valoración Final Promedio².	20	Medio	1.8	Amarillo

1/ El Valor Promediado para cada Capítulo Evaluado se calcula con la sumatoria de los valores de cada pregunta metodológica dividida el número total de preguntas con valoración del Capítulo evaluado.

2/ La Valoración Final Promedio se calcula con la sumatoria de los Valores Promediados de cada Capítulo Evaluado dividida entre el número total de Capítulos Evaluados de preguntas con valoración.

Recomendaciones Técnicas.

Capítulo I. Justificación y Contribución.

- 1) Elaborar el árbol del problema y el árbol de objetivos conforme a lo establecido en la Sección 4 del Apartado 3.3 Diagnóstico Situacional del Manual para la Operación del PbR-SED.
- 2) Elaborar el Diagnóstico Situacional del Programa Presupuestario con base en los criterios y apartados establecidos en el Apartado 3.3 del Manual para la Operación del PbR-SED.
- 3) Definir y cuantificar de manera clara y precisa a la población potencial, la población objetivo y la población atendida con el Programa, conforme al formato DS-01, señalado en el Anexo 1 (Formato DS-01) del Manual para la Operación del PbR-SED.
- 4) Elaborar y oficializar una metodología para el cálculo de la cuantificación y la cobertura de la población objetivo que se atiende con los Componentes del Programa, considerando la definición de “aforo”.

Capítulo II. Orientación a Resultados.

- 1) Revisar el Reglamento Interior del Ente Público para que la estructura administrativa con que se auxilia el Director General esté homologada a la disponible en la página de internet del organismo y se establezcan las unidades responsables del cobro de peaje y la atención de emergencias.
- 2) Clarificar la redacción de los Componentes C2, C3 y C4 conforme a lo indicado en la Tabla No. 8b del Manual para la Operación del PbR-SED.
- 3) Redactar los supuestos de los Componentes C2, C3 y C4 del Programa de acuerdo con lo señalado en el Apartado 10 de la Sección 3.4 del Manual para la Operación del PbR-SED.
- 4) Valorar la factibilidad de incorporar en el Programa Presupuestario un Componente adicional referente a la construcción de autopistas.
- 5) Establecer los Componentes y sus supuestos de manera tal que el Propósito del Programa sea consecuencia directa de su producción y del cumplimiento de sus supuestos.
- 6) Redactar los supuestos de las Actividades, de los Componentes y del Propósito del Programa de acuerdo con lo señalado en el Apartado 10 de la Sección 3.4 del Manual para la Operación del PbR-SED.
- 7) Redactar el Fin y el Supuesto del Programa conforme a lo indicado en la Tabla No. 8b. del Manual para la Operación del PbR-SED.
- 8) Replantear los indicadores de desempeño de Fin, Propósito y Componentes de la MIR del Programa, para que cumplan con los Criterios CREMAA identificados en el Apartado 8 de la Sección 3.4 del Manual para la Operación del PbR-SED.
- 9) Especificar los nombres de los reportes que se obtienen del Sistema de Registro Vehicular de Plazas de Cobro de la REANL, utilizado como medio de verificación en los indicadores de desempeño de nivel de Fin y Componente C1 del Programa.
- 10) Instrumentar las medidas administrativas pertinentes para asegurar que el cálculo y el soporte de los avances de los indicadores de desempeño de la MIR en el Reporte de Avance Físico-Financiero sea el correcto.
- 11) Incluir el Reporte de Avance Físico-Financiero (RAFFI) trimestral del Programa en los Informes de Avance de Gestión Financiera del Ente Público.
- 12) Considerar la posibilidad de realizar cambios a las metas de los indicadores de desempeño del Programa, en el transcurso del ejercicio fiscal conforme a lo señalado en el Numeral 4 de la Sección 5.4 del Manual para la Operación del PbR-SED.

- 13) Modificar, de considerarse pertinente, el formato del Reporte de Avance Físico-Financiero trimestral y anual en el Apartado correspondiente al Avance Financiero por trimestre, para incorporar los montos presupuestales de los Componentes, especificando el momento contable a reportar.
- 14) Elaborar el Posicionamiento Institucional conforme a lo estipulado en el Apartado 6.5 del Manual para la Operación del PbR-SED, utilizando como referencia el Anexo 9 (Formato PI) del mencionado manual y publicarlo en la página web <https://evalua-pbr.nl.gob.mx/index.php/evaluacion-de-desempeno/>
- 15) Elaborar el Plan de Acción de Mejoramiento de la Gestión (PAMGE) conforme a lo estipulado en el Apartado 6.5 del Manual para la Operación del PbR-SED, utilizando como referencia el Anexo 10 (Formato PAMGE) del mencionado manual y publicarlo en la página web <https://evalua-pbr.nl.gob.mx/index.php/evaluacion-de-desempeno/>

Capítulo III. Operación y Control del Programa.

- 1) Se recomienda documentar una estrategia de cobertura integral para atender a la población objetivo que recibe los servicios que entrega el Programa, con apego a lo establecido en el Apartado 3 de la Sección 3.3 del Manual para la Operación del PbR-SED.
- 2) Elaborar y divulgar un documento de trabajo en el que se identifique con claridad las cifras del numerador y denominador con que se calculan los avances de los indicadores e incluya las bases de datos que den soporte a dichas cifras.
- 3) Integrar un Manual de Procedimientos debidamente formalizado por los titulares de las áreas administrativas que intervienen en él, que incluya un procedimiento relacionado con el Componente C4 relativo a los servicios para la atención de emergencias.
- 4) Verificar que las Actividades de los cuatro Componentes C1, C2, C3 y C4 cumplan con los criterios de la Lógica Causal Vertical señalados en el Apartado 11 de la Sección 3.4 del Manual para la Operación del PbR-SED.
- 5) Homologar la información presupuestal del Programa que se reporta en la Cuenta Pública del Ente Público responsable, los Informes de Avance de Gestión Financiera del Ente Público y los Reportes de Avance Físico-Financiero (RAFFI) del Programa.
- 6) Reportar el avance físico y financiero del Programa por Componente y la forma detallada en que se calcula dicha información en la Cuenta Pública y los Informes de Avance de Gestión Financiera del Ente Público.

Capítulo IV. Análisis de Resultados.

- 1) Desarrollar e implementar una metodología para la programación de las metas de los indicadores de desempeño que considere el presupuesto asignado al Programa y a información histórica de los bienes y servicios otorgados por el Programa.
- 2) Instrumentar las medidas administrativas necesarias para registrar correctamente el avance de los indicadores de desempeño a nivel de Fin en el Reporte de Avance Físico-Financiero (RAFFI).
- 3) Redefinir los nombres y variables de los indicadores de desempeño del Programa a nivel de Fin, Propósito y Componentes, para una mayor coherencia entre esos elementos y que estén apegados conforme a lo señalado en el Apartado 8 de la Sección 3.4 del Manual para la Operación del PbR-SED.
- 4) Replantear las descripciones de los indicadores de desempeño del Programa a nivel de Fin, Propósito y Componentes incluidas en las Fichas Técnicas de Indicadores con base en las modificaciones propuestas a los nombres y variables.
- 5) Aplicar las medidas administrativas necesarias para elevar la eficiencia presupuestal del Gasto de Operación, Mantenimiento y Capital del Programa en ejercicios subsecuentes.
- 6) Incorporar, en la clave presupuestaria del Ente Público de su sistema de gestión financiera, la codificación pertinente que permita distinguir el presupuesto que se asigna a los Componentes del Programa Presupuestario.
- 7) Publicar en los Informes de Avance de Gestión Financiera trimestral y en el cierre de Cuenta Pública del Ente Público la información presupuestal, por momento del egreso y capítulo de gasto, de cada uno de los Componentes del Programa, como un mecanismo proactivo para la orientación a resultados.

Capítulo V. Rendición de Cuentas.

- 1) Crear un micrositio con la información detallada del Programa y sus anexos normativos, así como sus resultados principales (ejercicio y control de los recursos e indicadores de resultados).
- 2) Verificar que la información sobre indicadores alojada en las plataformas de transparencia estatal y federal, correspondiente al artículo 95 fracción VI de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Nuevo León, contenga la totalidad de los indicadores de la Matriz de Indicadores para Resultados.
- 3) Verificar que la información contenida en las plataformas de transparencia estatal y federal, la información reportada de los indicadores coincida con lo establecido en la Ficha Técnica de Indicadores y el Reporte de Avance Físico Financiero del Programa.
- 4) Publicar los informes de resultados de las evaluaciones realizadas a los Programas Presupuestarios del Ente Público en las plataformas de transparencia estatal y federal, en cumplimiento artículo 95 fracción XLI de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Nuevo León.

Capítulo X. Anexos.

Anexo 1. Matriz de Indicadores para Resultados 2023.

E212 Autopistas de Cuota de Calidad, Eficientes y Seguras.

ÁMBITO DE DESEMPEÑO	RESUMEN NARRATIVO (OBJETIVOS)	INDICADORES DE DESEMPEÑO			MEDIO DE VERIFICACIÓN/ FUENTE DE INFORMACIÓN	SUPUESTOS
		NOMBRE	FÓRMULA	FRECUENCIA DE MEDICIÓN		
FIN	CONTRIBUIR A INCREMENTAR EL USO DE LAS AUTOPISTAS DE CUOTA DE LA REANL MEDIANTE EL OFRECIMIENTO DE AUTOPISTAS DE CALIDAD Y SEGURAS.	TASA DE VARIACIÓN DE USUARIOS QUE UTILIZAN LAS AUTOPISTAS DE LA REANL	((AFORO EN LAS AUTOPISTAS DE LA REANL AÑO T - AFORO EN LAS AUTOPISTAS DE LA REANL AÑO T-1) / AFORO EN LAS AUTOPISTAS DE LA REANL AÑO T-1) * 100	ANUAL	SISTEMA DE REGISTRO VEHICULAR DE PLAZAS DE COBRO DE LA REANL / DIRECCIÓN DE OPERACIONES Y PROYECTOS ESTRATÉGICOS.	LAS VIAS DE CUOTA OPERAN DE FORMA CORRECTA Y LA INFRAESTRUCTURA NECESARIA PARA REGISTRAR A LOS USUARIOS ES LA ADECUADA.
	PROPÓSITO	LOS USUARIOS DE LAS AUTOPISTAS DE LA REANL DISMINUYEN SUS RIESGOS DE SEGURIDAD VIAL Y TIEMPOS DE TRASLADO	TASA DE VARIACIÓN DE ACCIDENTES EN LAS AUTOPISTAS DE LA REANL	((ACCIDENTES EN LAS AUTOPISTAS DE LA REANL AÑO T - ACCIDENTES EN LAS AUTOPISTAS DE LA REANL AÑO T-1) / ACCIDENTES EN LAS AUTOPISTAS DE LA REANL AÑO T-1) * 100	ANUAL	REGISTROS DE ACCIDENTES DE AUTOPISTAS OPERADAS POR LA REANL / DIRECCIÓN DE INFRAESTRUCTURA
COMPONENTES	C1. PEAJES POR EL USO DE AUTOPISTAS COBRADOS	TASA DE VARIACIÓN DE PEAJES COBRADOS POR EL USO DE AUTOPISTAS	((PEAJES COBRADOS TRIMESTRE T - PEAJES COBRADOS TRIMESTRE T-1) / PEAJES COBRADOS TRIMESTRE T-1) * 100	TRIMESTRAL	SISTEMA DE REGISTRO VEHICULAR DE PLAZAS DE COBRO DE LA REANL / DIRECCIÓN DE OPERACIONES Y PROYECTOS ESTRATÉGICOS	LOS USUARIOS PREFIEREN UTILIZAR LAS AUTOPISTAS DE LA REANL.

ÁMBITO DE DESEMPEÑO	RESUMEN NARRATIVO (OBJETIVOS)	INDICADORES DE DESEMPEÑO			MEDIO DE VERIFICACIÓN/ FUENTE DE INFORMACIÓN	SUPUESTOS
		NOMBRE	FÓRMULA	FRECUENCIA DE MEDICIÓN		
	C2. KILÓMETROS DE AUTOPISTAS DE LA REANL MANTENIDOS	COSTO PROMEDIO DEL KILÓMETRO DE AUTOPISTA MANTENIDO	(PRESUPUESTO EJERCIDO EN MANTENIMIENTO DE AUTOPISTAS / KILÓMETROS MANTENIDOS)	TRIMESTRAL	REGISTRO DE CONTROL PRESUPUESTAL DE MANTENIMIENTO RUTINARIO, REGISTRO DE CONTROL Y SEGUIMIENTO DE OBRAS / DIRECCIÓN ADMINISTRATIVA Y DIRECCIÓN DE INFRAESTRUCTURA	LAS AUTOPISTAS SE MANTIENEN EN BUEN ESTADO DE CIRCULACIÓN GARANTIZANDO SEGURIDAD VIAL A LOS USUARIOS.
	C3. KILÓMETROS DE AUTOPISTAS DE LA REANL REHABILITADOS	COSTO PROMEDIO DEL KILÓMETRO DE AUTOPISTA REHABILITADO	(PRESUPUESTO EJERCIDO EN REHABILITACIÓN DE AUTOPISTAS / KILÓMETROS REHABILITADOS)	SEMESTRAL	REGISTRO DE CONTROL PRESUPUESTAL DE MANTENIMIENTO MAYOR, REGISTRO DE CONTROL Y SEGUIMIENTO DE OBRAS / DIRECCIÓN ADMINISTRATIVA Y DIRECCIÓN DE INFRAESTRUCTURA	LAS AUTOPISTAS SE MANTIENEN EN BUEN ESTADO DE CIRCULACIÓN GARANTIZANDO SEGURIDAD VIAL A LOS USUARIOS.
	C4. EMERGENCIAS EN LAS AUTOPISTAS DE LA REANL ATENDIDAS	PORCENTAJE DE EMERGENCIAS ATENDIDAS	(EMERGENCIAS ATENDIDAS / EMERGENCIAS REPORTADAS) * 100	TRIMESTRAL	REGISTROS DE ACCIDENTES DE AUTOPISTAS OPERADAS POR LA REANL / DIRECCIÓN DE INFRAESTRUCTURA	REGISTROS DE ACCIDENTES DE AUTOPISTAS OPERADAS POR LA REANL / DIRECCIÓN DE INFRAESTRUCTURA.

ÁMBITO DE DESEMPEÑO	RESUMEN NARRATIVO (OBJETIVOS)	INDICADORES DE DESEMPEÑO			MEDIO DE VERIFICACIÓN/ FUENTE DE INFORMACIÓN	SUPUESTOS
		NOMBRE	MÉTODO DE CÁLCULO	FRECUENCIA DE MEDICIÓN		
ACTIVIDADES	COMPONENTE 1	PEAJES POR EL USO DE AUTOPISTAS COBRADOS				
	A1C1. RECAUDACIÓN DE PEAJES	PORCENTAJE DE RECAUDACIÓN DE PEAJE REGISTRADO	(RECAUDACIÓN DE PEAJE REGISTRADO / RECAUDACIÓN DE PEAJE PROGRAMADO) * 100	TRIMESTRAL	SISTEMA DE REGISTRO VEHICULAR DE PLAZAS DE COBRO DE LA REANL Y PROYECCIÓN DE INGRESOS ANUAL / DIRECCIÓN DE OPERACIONES Y PROYECTOS ESTRATÉGICOS	SE CUENTA CON PERSONAL DISPONIBLE Y CAPACITADO, ASÍ COMO CON EL EQUIPO Y MATERIAL ADECUADO PARA DESARROLLAR LA ACTIVIDAD.
	A2C1. CONTABILIZACIÓN DE PEAJES COBRADOS	PORCENTAJE DE PEAJES CONTABILIZADO	(RECAUDACIÓN DE PEAJES / CONTABILIZACIÓN DE PEAJE) * 100	TRIMESTRAL	SISTEMA DE REGISTRO VEHICULAR DE PLAZAS DE COBRO DE LA REANL Y REGISTRO EN SACG / DIRECCIÓN DE OPERACIONES Y PROYECTOS ESTRATÉGICOS Y DIRECCIÓN ADMINISTRATIVA	SE CUENTA CON PERSONAL DISPONIBLE Y CAPACITADO, ASÍ COMO CON EL EQUIPO Y MATERIAL ADECUADO PARA DESARROLLAR LA ACTIVIDAD.
	A3C1. ENTREGA DE VALORES A LA EMPRESA CONTRATADA	PORCENTAJE DE VALORES ENTREGADOS	(VALORES ENTREGADOS / VALORES PROGRAMADOS PARA ENTREGA) * 100	TRIMESTRAL	REGISTRO DE BITÁCORAS DE TRASLADO DE VALORES / DIRECCIÓN DE OPERACIONES Y PROYECTOS ESTRATÉGICOS	SE CUENTA CON PERSONAL DISPONIBLE Y CAPACITADO, ASÍ COMO CON EL EQUIPO Y MATERIAL ADECUADO PARA DESARROLLAR LA ACTIVIDAD.

ÁMBITO DE DESEMPEÑO	RESUMEN NARRATIVO (OBJETIVOS)	INDICADORES DE DESEMPEÑO			MEDIO DE VERIFICACIÓN/ FUENTE DE INFORMACIÓN	SUPUESTOS
		NOMBRE	MÉTODO DE CÁLCULO	FRECUENCIA DE MEDICIÓN		
COMPONENTE 2	KILÓMETROS DE AUTOPISTAS DE LA REANL MANTENIDOS					
ACTIVIDADES	A1C2. INSTALACIÓN DE CARPETA ASFÁLTICA EN LA SUPERFICIE DE RODAMIENTO	PORCENTAJE DE KILÓMETROS CON CARPETA ASFÁLTICA INSTALADA	(KILÓMETROS CON CARPETA ASFÁLTICA INSTALADA / KILÓMETROS PRESUPUESTADOS PARA INSTALAR CARPETA ASFÁLTICA) * 100	TRIMESTRAL	REGISTRO DE CONTROL DE PRESUPUESTAL DE MANTENIMIENTO MAYOR, REGISTRO DE CONTROL Y SEGUIMIENTO DE OBRAS / DIRECCIÓN ADMINISTRATIVA Y DIRECCIÓN DE INFRAESTRUCTURA	LOS COSTOS DE LOS MATERIALES PARA EL MANTENIMIENTO SE MANTIENEN ESTABLES.
	A2C2. MANTENIMIENTO A ÁREAS DE USO COMÚN PARA EL USUARIO (SANITARIOS, ÁREAS DE DESCANSO)	PORCENTAJE DE PARADORES EN LAS AUTOPISTAS DE LA REANL CON CALIFICACIÓN DE INCA DE 95	(PARADORES CALIFICADOS CON 95 / TOTAL DE PARADORES DE LAS AUTOPISTAS DE LA REANL) * 100	TRIMESTRAL	REPORTE DE INGENIERO INDEPENDIENTE (INCA)	LOS USUARIOS DAN UN USO ADECUADO A LAS ÁREAS A SU SERVICIO.
	A3C2. INSTALACIÓN DE SEÑALAMIENTOS E ILUMINACIÓN EN APEGO A LA NORMA TÉCNICA	PORCENTAJE DE RECURSOS EJERCIDOS PARA SEÑALAMIENTOS E ILUMINACIÓN	(RECURSOS EJERCIDOS PARA SEÑALAMIENTOS E ILUMINACIÓN EN AUTOPISTAS / RECURSOS PROGRAMADOS PARA SEÑALAMIENTOS E ILUMINACIÓN) * 100	TRIMESTRAL	REGISTRO DE CONTROL DE PRESUPUESTAL DE MANTENIMIENTO EN SEÑALAMIENTO, REGISTRO DE CONTROL Y SEGUIMIENTO DE OBRAS / DIRECCIÓN ADMINISTRATIVA Y DIRECCIÓN DE INFRAESTRUCTURA	LOS USUARIOS CUIDAN LOS SEÑALAMIENTOS E ILUMINACIÓN INSTALADA.

ÁMBITO DE DESEMPEÑO	RESUMEN NARRATIVO (OBJETIVOS)	INDICADORES DE DESEMPEÑO			MEDIO DE VERIFICACIÓN/ FUENTE DE INFORMACIÓN	SUPUESTOS
		NOMBRE	MÉTODO DE CÁLCULO	FRECUENCIA DE MEDICIÓN		
COMPONENTE 3		KILÓMETROS DE AUTOPISTAS DE LA REANL REHABILITADOS				
ACTIVIDADES	A1C3. REHABILITACIÓN DE CARPETA ASFÁLTICA A LA SUPERFICIE DE RODAMIENTO	PORCENTAJE DE KILÓMETROS CON CARPETA ASFÁLTICA REHABILITADA	(KILÓMETROS CON CARPETA ASFÁLTICA REHABILITADA / KILÓMETROS PRESUPUESTADOS PARA REHABILITAR CARPETA ASFÁLTICA) * 100	TRIMESTRAL	REGISTRO DE CONTROL PRESUPUESTAL DE MANTENIMIENTO EN SEÑALAMIENTO, REGISTRO DE CONTROL Y SEGUIMIENTO DE OBRAS / DIRECCIÓN ADMINISTRATIVA Y DIRECCIÓN DE INFRAESTRUCTURA	LOS COSTOS DE LOS MATERIALES PARA EL MANTENIMIENTO SE MANTIENEN ESTABLES.
	A2C3. LOSAS DE CONCRETO EN DIAMANTE DE PLAZA DE COBRO REHABILITADAS	PORCENTAJE DE ÁREA EN EL DIAMANTE CON LOSAS DE CONCRETO REHABILITADAS	(METROS CUADRADOS DE LOSAS DE CONCRETO REHABILITADOS / METROS CUADRADOS DE LOSAS DE CONCRETO PROGRAMADAS) * 100	TRIMESTRAL	REGISTRO DE CONTROL PRESUPUESTAL DE MANTENIMIENTO MAYOR, REGISTRO DE CONTROL Y SEGUIMIENTO DE OBRAS / DIRECCIÓN ADMINISTRATIVA Y DIRECCIÓN DE INFRAESTRUCTURA	LOS COSTOS DE LOS MATERIALES PARA EL MANTENIMIENTO SE MANTIENEN ESTABLES.
COMPONENTE 4		EMERGENCIAS EN LAS AUTOPISTAS DE LA REANL ATENDIDAS				
ACTIVIDADES	A1C4. INSTALACIÓN DE TELÉFONOS DE EMERGENCIA A INTERVALOS DE DISTANCIA CONVENIENTES PARA QUE LA PERSONA USUARIA SEA ATENDIDA	PORCENTAJE DE CASETAS TELEFÓNICAS INSTALADAS	(CASETAS TELEFÓNICAS OPERANDO / TOTAL DE CASETAS TELEFÓNICAS REQUERIDAS) * 100	TRIMESTRAL	EXPEDIENTE DE LA COMPRA E INSTALACIÓN DENTRO DEL ÁREA DE INFRAESTRUCTURA	LOS TELÉFONOS ESTÁN PREPARADOS PARA OPERAR EN LAS CONDICIONES GEOGRÁFICAS Y CLIMATOLÓGICAS DEL ÁREA DONDE SE ENCUENTRAN INSTALADAS.

ÁMBITO DE DESEMPEÑO	RESUMEN NARRATIVO (OBJETIVOS)	INDICADORES DE DESEMPEÑO			MEDIO DE VERIFICACIÓN/ FUENTE DE INFORMACIÓN	SUPUESTOS
		NOMBRE	MÉTODO DE CÁLCULO	FRECUENCIA DE MEDICIÓN		
	A2C4. ADQUISICIÓN Y EQUIPAMIENTO DE VEHÍCULOS DE AUXILIO VIAL Y CAPACITACIÓN AL PERSONAL DE ATENCIÓN DE LAS CASSETAS DE COBRO	PORCENTAJE DE EQUIPOS ADQUIRIDOS Y EQUIPADOS	(VEHÍCULOS OPERANDO / VEHÍCULOS DISPONIBLES Y UTILIZADOS EN AUXILIO VIAL) * 100	TRIMESTRAL	DOCUMENTACIÓN EN EL ÁREA DE ADMINISTRACIÓN DE LA REANL (DEPARTAMENTO DE ADQUISICIONES)	LOS VEHÍCULOS ESTÁN EN ÓPTIMAS CONDICIONES DE OPERACIÓN Y EL PERSONAL ESTÁ PREPARADO PARA UNA ATENCIÓN DE CALIDAD.
	A3C4. FIRMAR CONVENIOS DE COLABORACIÓN CON INSTITUCIONES DE SEGURIDAD PÚBLICA DEL ESTADO PARA DISMINUIR EL VANDALISMO EN LAS AUTOPISTAS.	PORCENTAJE DE ELEMENTOS DE SEGURIDAD ASIGNADOS PARA LA VIGILANCIA DE LAS AUTOPISTAS	(ELEMENTOS ASIGNADOS / ELEMENTOS REQUERIDOS POR KILÓMETRO DE AUTOPISTA) * 100	TRIMESTRAL	CONVENIOS FIRMADOS (ÁREA DE ADMINISTRACIÓN Y/O JURÍDICA DE REANL)	LAS INSTITUCIONES DE SEGURIDAD PÚBLICA CUENTAN CON ELEMENTOS SUFICIENTES PARA ASIGNARLOS A LA VIGILANCIA DE NUESTRAS VÍAS.
	A4C4. CONTRATAR COBERTURAS ADICIONALES EN LAS PÓLIZAS DE SEGUROS, QUE CUBRAN UN MAYOR NÚMERO DE RIESGOS DE LOS USUARIOS DE LAS AUTOPISTAS DE LA REANL	PORCENTAJE DE LAS COBERTURAS ADICIONALES CONTRATADAS	(COBERTURAS ADICIONALES CONTRATADAS / DISMINUCIÓN DE RIESGOS) * 100	TRIMESTRAL	PÓLIZAS CONTRATADAS Y SUS CONDICIONES GENERALES (ÁREA DE ADMINISTRACIÓN / CONTABILIDAD DE LA REANL)	EXISTE LA AUTORIZACIÓN DE LOS COMITÉS DE LOS FIDEICOMISOS PARA CAMBIAR / AMPLIAR LAS COBERTURAS EN LAS PÓLIZAS CONTRATADAS ACTUALMENTE.

Fuente: Elaboración propia con base en la MIR del Programa.

Anexo 2. Presupuesto por objeto del gasto del Ente Público 2022 – 2023.

Red Estatal de Autopistas de Nuevo León (REANL)

Capítulo	Concepto	Aprobado	Modificado	Ejercido
2022				
1000	Servicios Personales	\$122,013,873.90	\$127,344,155.99	\$103,054,455.24
2000	Materiales y Suministros	\$30,562,387.89	\$44,946,059.86	\$21,411,364.30
3000	Servicios Generales	\$350,861,385.00	\$384,976,656.32	\$259,277,242.06
4000	Transferencias, Asignaciones, Subsidios y otras Ayudas	\$0.00	\$1,100,000,000.00	\$1,100,000,000.00
5000	Bienes Muebles e Inmuebles	\$1,634,440.04	\$9,270,781.04	\$1,088,114.90
6000	Obras Públicas	\$2,742,216,877.51	\$2,965,716,877.51	\$530,558,486.67
9000	Deuda Pública	\$2,827,875,180.85	\$3,047,564,843.85	\$1,779,815,754.31
Total 2022		\$6,075,164,145.19	\$7,679,819,374.57	\$3,795,205,417.48
2023				
1000	Servicios Personales	\$173,726,917.73	\$173,726,917.73	\$129,626,352.38
2000	Materiales y Suministros	\$62,229,745.53	\$64,833,664.53	\$24,941,352.92
3000	Servicios Generales	\$501,464,963.64	\$573,670,768.04	\$302,910,890.40
4000	Transferencias, Asignaciones, Subsidios y otras Ayudas	\$0.00	\$900,000,000.00	\$900,000,000.00
5000	Bienes Muebles e Inmuebles	\$117,472,401.13	\$126,375,861.53	\$26,893,865.22
6000	Obras Públicas	\$693,200,000.00	\$2,066,367,752.76	\$363,921,167.60
9000	Deuda Pública	\$3,099,645,411.82	\$3,099,645,411.82	\$2,039,990,633.36
Total 2023		\$4,647,739,439.85	\$7,004,620,376.41	\$3,788,284,261.88

Fuente: Elaboración propia con base en la información de Cuentas Públicas 2022 y 2023 proporcionada por Red Estatal de Autopistas de Nuevo León.

Anexo 3. Relación de Informes Trimestrales que el Programa reporta.

E212 Autopistas de cuota de calidad, eficientes y seguras

Nombre del Informe Trimestral	Normatividad Federal o Estatal que lo requiere	Instancia estatal responsables de revisar y validar la información
Reportes de Avance Físico Financiero.	Manual para la Operación del PbR-SED	Unidad Técnica de Monitoreo y Evaluación de la Secretaría de Finanzas y Tesorería General del Estado.
Informes de Avance de Gestión Financiera.	Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León. Ley de Administración Financiera para el Estado de Nuevo León. Ley General de Contabilidad Gubernamental. Ley de Fiscalización Superior del Estado de Nuevo León. Ley Orgánica para la Administración Pública para el Estado de Nuevo León.	Secretaría de Finanzas y Tesorería General del Estado y el Congreso del Estado de Nuevo León.
Cuenta Pública	Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León. Ley de Administración Financiera para el Estado de Nuevo León. Ley General de Contabilidad Gubernamental. Ley de Fiscalización Superior del Estado de Nuevo León. Ley Orgánica para la Administración Pública para el Estado de Nuevo León.	Secretaría de Finanzas y Tesorería General del Estado y el Congreso del Estado de Nuevo León.

Fuente: Elaboración propia con información proporcionada por el Ente Público.



Anexo 4. Resultados de los Indicadores de Desempeño del Programa.

E212 Autopistas de cuota de calidad, eficientes y seguras

FIN		Nombre indicador / Método de Cálculo	Características del Indicador	
Nombre del Indicador: Tasa de variación de usuarios que utilizan las autopistas de la REANL.			Tipo	Dimensión
			Estratégico	Eficacia
			Sentido	Unidad
			Ascendente	Aforo
Método de Cálculo: ((Aforo en las autopistas de la REANL año t - Aforo en las autopistas de la REANL año t-1) / Aforo en las autopistas de la REANL año t-1) * 100				
Descripción del Indicador: Mide el crecimiento del aforo vehicular en las vías operadas por la REANL.		¿Es adecuada la descripción del Indicador con respecto al nombre del Indicador? R: No		
Conceptos	2022		2023	
	Anual (Cierre Definitivo del Ejercicio)		Anual (Cierre Definitivo del Ejercicio)	
V1 (Num)	30,997,515.00		35,399,040.00	
V2 (Den)	25,599,790.00		30,997,515.00	
Avance	21.09		14.20	
¹ /Meta	10.00		15.00	
Cumplimiento%	210.85%		94.66%	

1/ Meta: Se refiere a la Meta de Desempeño anual planeada para el ejercicio fiscal 2022 y 2023 correspondiente al Programa Presupuestario.
Fuente: Elaboración propia con base en la información de la Ficha Técnica de Indicadores y el Reporte de Avance Físico Financiero 2022 y 2023.

Propuesta de mejora para el Nombre del Indicador:

Tasa de variación anual del aforo en las autopistas de la REANL.

Propuesta de mejora para la Descripción del Indicador:

Se refiere al aumento o disminución en términos porcentuales de vehículos que cruzan las casetas de cuota de la Red Estatal de Autopistas de Nuevo León en el año actual con respecto a los del año anterior.

E212 Autopistas de cuota de calidad, eficientes y seguras

PROPÓSITO		Nombre indicador / Método de Cálculo		Características del Indicador	
Nombre del Indicador: Tasa de variación de accidentes en las autopistas de la REANL.				Tipo	Dimensión
				Estratégico	Eficacia
				Sentido	Unidad
				Descendente	Accidentes
Método de Cálculo: ((Accidentes en las autopistas de la REANL año t - Accidentes en las autopistas de la REANL año t-1) / Accidentes en las autopistas de la REANL año t-1) * 100					
Descripción del Indicador: Mide la disminución de los accidentes registrados en las vías operadas por la REANL.		¿Es adecuada la descripción del Indicador con respecto al nombre del Indicador? R: No			
Conceptos		2022	2023		
		Anual (Cierre Definitivo del Ejercicio)		Anual (Cierre Definitivo del Ejercicio)	
V1 (Num)		No Dato	No Dato		
V2 (Den)		No Dato	No Dato		
Avance		0.76	-4.82		
¹ /Meta		-8.00	-5.00		
Cumplimiento%		-9.50%	96.40%		

1/ Meta: Se refiere a la Meta de Desempeño anual planeada para el ejercicio fiscal 2022 y 2023 correspondiente al Programa Presupuestario.

Fuente: Elaboración propia con base en la información de la Ficha Técnica de Indicadores y el Reporte de Avance Físico Financiero 2022 y 2023.

Propuesta de mejora para el Nombre del Indicador:

Tasa de variación anual de accidentes en las autopistas de la REANL.

Propuesta de mejora para la Descripción del Indicador:

Se refiere al aumento o disminución en términos porcentuales de accidentes en la Red Estatal de Autopistas de Nuevo León reportados al servicio telefónico de emergencia en el año actual con respecto a los del año anterior.



E212 Autopistas de cuota de calidad, eficientes y seguras



COMPONENTE C1				Nombre indicador / Método de Cálculo		Características del Indicador					
Nombre del Indicador: Tasa de variación de peajes cobrados por el uso de autopistas						Tipo		Dimensión			
						De gestión		Eficiencia			
						Sentido		Unidad			
						Ascendente		Peajes			
Método de Cálculo: ((Peajes cobrados trimestre t - Peajes cobrados trimestre t-1) / Peajes cobrados trimestre t-1) * 100											
Descripción del Indicador: Mide la cantidad de cobros de peaje a vehículos que circulan en las vías de cuota de la REANL.						¿Es adecuada la descripción del Indicador con respecto al nombre del Indicador? R: No					
Conceptos		2022					2023				
		T1	T2 (S1)	T3	T4 (S2)	2º CDE	T1	T2 (S1)	T3	T4 (S2)	2º CDE
V1 (Num)		No Dato	No Dato	No Dato	No Dato	No Dato	No Dato	No Dato	No Dato	No Dato	No Dato
V2 (Den)		No Dato	No Dato	No Dato	No Dato	No Dato	No Dato	No Dato	No Dato	No Dato	No Dato
Avance		25.32	23.28	23.84	No Dato	No Dato	18.82	14.04	14.46	13.57	13.57
1º Meta		10.00	10.00	10.00	10.00	10.00	15.00	15.00	15.00	15.00	15.00
Cumplimiento%		253.20%	232.80%	238.40%	No Aplica	No Aplica	125.43%	93.60%	96.42%	90.49%	90.49%

1/ Meta: Se refiere a la Meta de Desempeño anual planeada para el ejercicio fiscal 2022 y 2023 correspondiente al Programa Presupuestario.

2/ CDE: Cierre Definitivo del Ejercicio.

Fuente: Elaboración propia con base en la información de la Ficha Técnica de Indicadores y el Reporte de Avance Físico Financiero 2022 y 2023.

Propuesta de mejora para el Nombre del Indicador:

Tasa de variación acumulada del monto de peajes cobrados por el uso de autopistas.

Propuesta de mejora para la Descripción del Indicador:

Se refiere al aumento o disminución en términos porcentuales del monto de peajes cobrados en las casetas de cuota de la Red Estatal de Autopistas de Nuevo León al trimestre del año actual con respecto a los cobrados al mismo trimestre del año anterior.

E212 Autopistas de cuota de calidad, eficientes y seguras

COMPONENTE C2			Nombre indicador / Método de Cálculo		Características del Indicador						
Nombre del Indicador: Costo promedio del kilómetro de autopista mantenido					Tipo		Dimensión				
					De gestión		Eficiencia				
					Sentido		Unidad				
					Normal		Pesos				
Método de Cálculo: (Presupuesto ejercido en mantenimiento de autopistas / Kilómetros mantenidos)											
Descripción del Indicador: Es la cantidad de recursos económicos que se destinan al mantenimiento de las vías.					¿Es adecuada la descripción del Indicador con respecto al nombre del Indicador? R: No						
Conceptos		2022					2023				
		T1	T2 (S1)	T3	T4 (S2)	2º CDE	T1	T2 (S1)	T3	T4 (S2)	2º CDE
V1 (Num)		No Dato	No Dato	No Dato	No Dato	No Dato	No Dato	No Dato	No Dato	No Dato	No Dato
V2 (Den)		No Dato	No Dato	No Dato	No Dato	No Dato	No Dato	No Dato	No Dato	No Dato	No Dato
Avance		20,273.32	46,024.57	277,430.00	No Dato	No Dato	247,055.00	255,100.00	348,000.00	478,000.00	478,000.00
1º Meta		125,000.00	250,000.00	375,000.00	500,000.00	500,000.00	125,000.00	250,000.00	375,000.00	500,000.00	500,000.00
Cumplimiento%		16.22%	18.41%	73.98%	No Aplica	No Aplica	197.64%	102.04%	92.80%	95.60%	95.60%

1/ **Meta:** Se refiere a la Meta de Desempeño anual planeada para el ejercicio fiscal 2022 y 2023 correspondiente al Programa Presupuestario.

2/ **CDE:** Cierre Definitivo del Ejercicio.

Fuente: Elaboración propia con base en la información de la Ficha Técnica de Indicadores y el Reporte de Avance Físico Financiero 2022 y 2023.

Propuesta de mejora para el Nombre del Indicador:

No se emite recomendación.

Propuesta de mejora para la Descripción del Indicador:

Es la proporción acumulada del presupuesto ejercido en proyectos de mantenimiento rutinario en la REANL al trimestre del año actual con respecto a los kilómetros totales de la REANL.



E212 Autopistas de cuota de calidad, eficientes y seguras



COMPONENTE C3				Nombre indicador / Método de Cálculo		Características del Indicador					
Nombre del Indicador: Costo promedio del kilómetro de autopista rehabilitado						Tipo		Dimensión			
						De gestión		Eficacia			
						Sentido		Unidad			
						Normal		Pesos			
Método de Cálculo: (Presupuesto ejercido en rehabilitación de autopistas / Kilómetros rehabilitados)											
Descripción del Indicador: Es la proporción de recursos destinados a la rehabilitación de las autopistas de la REANL, tanto en mantenimiento mayor como obras complementarias.						¿Es adecuada la descripción del Indicador con respecto al nombre del Indicador? R: No					
Conceptos		2022					2023				
		T1	T2 (S1)	T3	T4 (S2)	2º CDE	T1	T2 (S1)	T3	T4 (S2)	2º CDE
V1 (Num)	No Aplica	No Dato	No Aplica	No Dato	No Dato	No Dato	No Aplica	No Dato	No Aplica	No Dato	No Dato
V2 (Den)	No Aplica	No Dato	No Aplica	No Dato	No Dato	No Dato	No Aplica	No Dato	No Aplica	No Dato	No Dato
Avance	No Aplica	146,074.56	No Aplica	No Dato	No Dato	No Dato	No Aplica	855,220.00	No Aplica	1,740,550.00	1,740,550.00
1º Meta	No Aplica	750,000.00	No Aplica	1,500,000.00	1,500,000.00	1,500,000.00	No Aplica	900,000.00	No Aplica	1,800,000.00	1,800,000.00
Cumplimiento%	No Aplica	19.48%	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	95.02%	No Aplica	96.70%	96.70%

1/ Meta: Se refiere a la Meta de Desempeño anual planeada para el ejercicio fiscal 2022 y 2023 correspondiente al Programa Presupuestario.

2/ CDE: Cierre Definitivo del Ejercicio.

Fuente: Elaboración propia con base en la información de la Ficha Técnica de Indicadores y el Reporte de Avance Físico Financiero 2022 y 2023.

Propuesta de mejora para el Nombre del Indicador:

Porcentaje de kilómetros de autopistas rehabilitados.

Propuesta de mejora para la Descripción del Indicador:

Es la proporción acumulada de kilómetros de autopistas rehabilitados (mantenimiento mayor y obras complementarias) al semestre del año actual con respecto al total de kilómetros de autopistas de la REANL.

E212 Autopistas de cuota de calidad, eficientes y seguras

COMPONENTE C4				Nombre indicador / Método de Cálculo		Características del Indicador					
Nombre del Indicador: Porcentaje de emergencias atendidas						Tipo		Dimensión			
						De gestión		Eficiencia			
						Sentido		Unidad			
						Normal		Emergencias			
Método de Cálculo: (Emergencias atendidas / emergencias reportadas) * 100											
Descripción del Indicador: Mide la eficacia para atender emergencias de usuarios.						¿Es adecuada la descripción del Indicador con respecto al nombre del Indicador? R: No					
Conceptos		2022					2023				
		T1	T2 (S1)	T3	T4 (S2)	2/ CDE	T1	T2 (S1)	T3	T4 (S2)	2/ CDE
V1 (Num)	No Dato	No Dato	No Dato	No Dato	No Dato	No Dato	No Dato	No Dato	No Dato	No Dato	
V2 (Den)	No Dato	No Dato	No Dato	No Dato	No Dato	No Dato	No Dato	No Dato	No Dato	No Dato	
Avance	100.00	100.00	100.00	No Dato	No Dato	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	
1/ Meta	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	
Cumplimiento%	100.00%	100.00%	100.00%	No Aplica	No Aplica	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	

1/ Meta: Se refiere a la Meta de Desempeño anual planeada para el ejercicio fiscal 2022 y 2023 correspondiente al Programa Presupuestario.

2/ CDE: Cierre Definitivo del Ejercicio.

Fuente: Elaboración propia con base en la información de la Ficha Técnica de Indicadores y el Reporte de Avance Físico Financiero 2022 y 2023.

Propuesta de mejora para el Nombre del Indicador:

Porcentaje de llamadas de accidentes y auxilio vial con estatus de atendido o cerrado.

Propuesta de mejora para la Descripción del Indicador:

Es la proporción acumulada de llamadas de accidentes y auxilio vial con estatus de atendido o cerrado con respecto al total de llamadas de accidentes y auxilio vial registradas en el servicio telefónico de emergencia de la REANL al trimestre del año actual.

Anexo 5. Gastos por Capítulo – Partida del Programa.

Capítulo	Partida		Modificado	Ejercido
1000 Servicios Personales	Total Capítulo 1000		\$173,726,917.73	\$129,626,352.38
	1100	Remuneraciones al personal de carácter permanente	\$80,053,990.58	\$61,524,912.19
	1200	Remuneraciones al personal de carácter transitorio	\$16,394,242.96	\$14,813,234.94
	1300	Remuneraciones adicionales y especiales	\$25,537,600.02	\$18,268,898.78
	1400	Seguridad social	\$25,616,963.18	\$17,727,463.11
	1500	Otras prestaciones sociales y económicas	\$26,124,120.99	\$17,291,843.36
	1600	Previsiones	\$0.00	\$0.00
	1700	Pago de estímulos a servidores públicos	\$0.00	\$0.00
2000 Materiales y Suministros	Total Capítulo 2000		\$64,833,664.53	\$24,941,352.92
	2100	Mat. de admón., emisión de documentos y art. oficiales	\$5,674,260.76	\$3,146,839.11
	2200	Alimentos y utensilios	\$10,221,559.33	\$4,962,528.97
	2300	Materias primas y mat. de producción y comercialización	\$0.00	\$0.00
	2400	Mat. y artículos de construcción y de reparación	\$5,692,696.32	\$2,121,933.90
	2500	Productos químicos, farmacéuticos y de laboratorio	\$358,692.44	\$150,926.44
	2600	Combustibles, lubricantes y aditivos	\$8,743,863.00	\$6,141,560.48
	2700	Vestuario, blancos, prendas de protección y art. deportivos	\$5,948,623.89	\$1,711,024.76
	2800	Materiales y suministros para seguridad	\$0.00	\$0.00
	2900	Herramientas, refacciones y accesorios menores	\$28,193,968.79	\$6,706,539.26
3000 Servicios Generales	Total Capítulo 3000		\$573,670,768.04	\$302,910,890.40
	3100	S. básicos	\$89,904,590.77	\$63,969,725.10
	3200	S. de arrendamiento	\$24,462,126.55	\$11,678,102.82
	3300	S. profesionales, científicos, técnicos y otros servicios	\$102,424,192.86	\$67,127,277.58
	3400	S. financieros, bancarios y comerciales	\$170,299,492.82	\$107,276,474.95
	3500	S. de instalación, reparación, mantenimiento y conservación	\$160,245,629.66	\$37,409,754.54
	3600	S. de comunicación social y publicidad	\$5,001,800.00	\$1,796.84
	3700	S. de traslado y viáticos	\$16,672,433.01	\$12,773,925.23
	3800	S. oficiales	\$990,196.57	\$-
	3900	Otros servicios generales	\$3,670,305.80	\$2,673,833.34

Capítulo	Partida		Modificado	Ejercido
4000 Transferencias, Asignaciones, Subsidios y otras Ayudas	Total Capítulo 4000		\$900,000,000.00	\$900,000,000.00
	4100	Transferencias internas y asignaciones al sector público	\$0.00	\$0.00
	4200	Transferencias al resto del sector público	\$900,000,000.00	\$900,000,000.00
	4300	Subsidios y subvenciones	\$0.00	\$0.00
	4400	Ayudas sociales	\$0.00	\$0.00
	4500	Pensiones y jubilaciones	\$0.00	\$0.00
	4600	Transferencias a fideicomisos, mandatos y otros análogos	\$0.00	\$0.00
	4700	Transferencias a la seguridad social	\$0.00	\$0.00
	4800	Donativos	\$0.00	\$0.00
	4900	Transferencias al exterior	\$0.00	\$0.00
5000 Bienes Muebles e Inmuebles	Total Capítulo 5000		\$126,375,861.53\$	\$26,893,865.22
	5100	Mobiliario y equipo de administración	\$47,961,554.17	\$3,750,748.21
	5200	Mobiliario y equipo educacional y recreativo	\$0.00	\$0.00
	5300	Equipo e instrumental médico y de laboratorio	\$0.00	\$0.00
	5400	Vehículos y equipo de transporte	\$787,000.00	\$787,000.00
	5500	Equipo de defensa y seguridad	\$0.00	\$0.00
	5600	Maquinaria, otros equipos y herramientas	\$3,627,307.36	\$2,228,479.51
	5700	Activos biológicos	\$0.00	\$0.00
	5800	Bienes inmuebles	\$74,000,000.00	\$20,127,637.50
	5900	Activos intangibles	\$0.00	\$0.00
6000 Obras Públicas	Total Capítulo 6000		\$2,066,367,752.76	\$363,921,167.60
	6100	Obra pública en bienes de dominio público	\$2,066,367,752.76	\$363,921,167.60
	6200	Obra pública en bienes propios		
	6300	Proyectos productivos y acciones de fomento		
9000 Deuda Pública	Total Capítulo 9000		\$3,099,645,411.82	\$2,039,990,633.36
	9100	Amortización de la Deuda Pública	\$977,108,701.14	\$1,082,548,126.61
	9200	Intereses de la Deuda Pública	\$1,147,196,804.57	\$957,442,506.75
	9500	Costo por coberturas	\$975,339,906.11	\$0.00
Total			\$7,004,620,376.41	\$3,788,284,261.88

Fuente: Elaboración propia con proporcionada por el Ente Público.

Anexo 6. Fuentes de información.

Enlistar las Fuentes de Información utilizadas para dar respuesta a las preguntas de la Evolución de Programa, clasificándolas en:

- Primaria (base de datos de gabinete utilizadas para el análisis en formato electrónico y/o impreso); y
- Secundaria (consultas en portales oficiales de internet, entrevistas o encuestas realizadas por la Instancia Técnica Evaluadora).

Fuentes de Información Primaria	
Número	Fuente
1	Actualización de la Estimación de Aforos e Ingresos del Periférico del Área Metropolitana de Monterrey – Etapa III (PAMM III).
2	Actualización del Estudio de Aforos e Ingresos de la Autopista Monterrey – Cadereyta en Nuevo León” con fecha 6 de marzo de 2023.
3	Análisis al Proyecto de Presupuesto para el ejercicio 2024 del Periférico del Área Metropolitana de Monterrey y Autopista Monterrey-Cadereyta elaborados por el Ingeniero Independiente. 30 de noviembre de 2023.
4	Carátula de Identificación del Programa Presupuestario. Disponible en https://evalua-pbr.nl.gob.mx/wp-content/uploads/2024/07/E212-CI-2023-30-JUL-2024.pdf
5	Catálogo de cuenta presupuestaria. Red Estatal de Autopistas de Nuevo León.
6	Contrato irrevocable de administración y fuente de pago bajo el fideicomiso 80698 para llevar a cabo el refinanciamiento del Periférico del Área Metropolitana de Monterrey, actuando como fiduciario Nacional Financiera S.N.C. 16 de junio de 2014.
7	Contrato de Operación entre celebrado entre la Red Estatal de Autopistas de Nuevo León, Organismo Público Descentralizado, y Banco Invex, S.A. Institución de Banca Múltiple. 21 de mayo de 2018.
8	Contrato irrevocable de administración y fuente de pago bajo el fideicomiso 3378 para llevar a cabo el refinanciamiento de la autopista Monterrey - Cadereyta, actuando como fiduciario Banco Invex SA. 01 de junio de 2018.
9	Cuenta Pública 2023 del Estado de Nuevo León.
10	Cuenta Pública 2021 de Red Estatal de Autopistas de Nuevo León.
11	Cuenta Pública 2022 de Red Estatal de Autopistas de Nuevo León.
12	Cuenta Pública 2023 de Red Estatal de Autopistas de Nuevo León.
13	Estado del Ejercicio del Presupuesto por Proyecto al 31 de diciembre de 2022. Red Estatal de Autopistas de Nuevo León.
14	Estado del Ejercicio del Presupuesto por Proyecto al 31 de diciembre de 2023. Red Estatal de Autopistas de Nuevo León.
15	Evaluación de Consistencia y Resultados del Programa Presupuestario Autopistas de Cuota de Calidad Eficientes y Seguras Q33E22212 al ejercicio fiscal 2019. Disponible en https://evalua-pbr.nl.gob.mx/index.php/evaluacion-de-desempeno/ .
16	Evidencia de coordinación y retroalimentación entre el Ente Público y la Unidad Técnica de Monitoreo y Evaluación.

Fuentes de Información Primaria	
Número	Fuente
17	Ficha Técnica de Indicadores 2021 del Programa.
18	Ficha Técnica de Indicadores 2022 del Programa.
19	Ficha Técnica de Indicadores 2023 del Programa.
20	Informe de Avance de Gestión Financiera del Ente Público, 1er trimestre de 2023.
21	Informe de Avance de Gestión Financiera del Ente Público, 2do trimestre de 2023.
22	Informe de Avance de Gestión Financiera del Ente Público, 3ro trimestre de 2023.
23	Informe de Avance de Gestión Financiera del Ente Público, 4to trimestre de 2023.
24	Informe del Ingeniero Independiente al Fideicomiso No. 80698 Periférico del Área Metropolitana de Monterrey. Periodo: Octubre-Diciembre 2023. Resumen: Enero-Diciembre 2023.
25	Ley que crea el Organismo Público Descentralizado denominado Red Estatal de Autopistas de Nuevo León. Última reforma publicada en el Periódico Oficial del Estado el 24 de diciembre de 2010.
26	Matriz de Indicadores para Resultados del Programa 2023.
27	Plan Estatal de Desarrollo 2022 – 2027.
28	Plan de Acción de Mejoramiento de la Gestión (PAMGE). Autopistas de Cuota de Calidad Eficientes y Seguras. 08 de junio de 2021.
29	Primer Convenio modificadorio al Contrato Global de Operación, celebrado entre la Red Estatal de Autopistas de Nuevo León, Organismo Público Descentralizado, y Nacional Financiera, Sociedad Nacional de Crédito. 02 de junio de 2014.
30	Procedimientos Generales de la Red Estatal de Autopistas de Nuevo León del Sistema de Administración de Calidad. 24 archivos individuales.
31	Programa Sectorial de Movilidad y Planeación Urbana 2022 – 2027.
32	Reglamento Interior de la Red Estatal de Autopistas de Nuevo León. Publicado en el Periódico Oficial del Estado de 21 de junio de 1989. Disponible en https://sgi.nl.gob.mx/Transparencia_2015/Archivos/AC_0001_0004_0048745-0000001.pdf .
33	Reporte de Avance Físico Financiero, cuatro trimestres y cierre anual 2022.
34	Reporte de Avance Físico Financiero, cuatro trimestres y cierre anual 2023.
35	Reporte 2023 de Tickets generados del servicio telefónico de emergencias de la Red Estatal de Autopistas de Nuevo León.

Fuentes de Información Secundaria	
Número	Fuente
1	Clasificador por Objeto del Gasto emitido por el Consejo Nacional de Armonización Contable (CONAC).
2	Guía para el Diseño de la Matriz de Indicadores para Resultados de la SHCP.
3	Lineamientos Generales para la operación del Presupuesto basado en Resultados y el Sistema de Evaluación del Desempeño en el Gobierno del Estado de Nuevo León. Periódico Oficial del Estado, 28 de agosto de 2023
4	Manual para la Operación del Presupuesto basado en Resultados y el Sistema de Evaluación de Desempeño, Secretaría de Finanzas y Tesorería General del Estado.
5	Página de internet Proyecto Carretera Interserrana https://nl.gob.mx/es/proyectos/carretera-interserrana
6	Portal de Plataforma Nacional de Transparencia: https://www.plataformadetransparencia.org.mx/Inicio
7	Portal de Cuentas Públicas del Gobierno del Estado de Nuevo León: www.nl.gob.mx/series/cuenta-publica-del-gobierno-de-nuevo-leon .
8	Portal de Transparencia Nuevo León: https://transparenciahistorico.nl.gob.mx/site/bienvenida .
9	Portal del Ente Público: https://nl.gob.mx/es/rea .
10	Portal Evalúa PbR Nuevo León: https://evalua-pbr.nl.gob.mx/
11	Términos de Referencia (TdR) para la Evaluación Específica de Desempeño para Programas Presupuestarios 2024.
12	Videoconferencias con representantes del Ente Público.

Anexo 7. Formato CONAC para la difusión de los resultados de las evaluaciones.

1. Descripción de la Evaluación	
1.1 Nombre de la evaluación: Evaluación Específica de Desempeño del programa estatal E212 Autopistas de cuota de calidad, eficientes y seguras.	
1.2 Fecha de inicio de la evaluación (dd/mm/aaaa): 25 de junio de 2024	
1.3 Fecha de término de la evaluación (dd/mm/aaaa): 28 de noviembre de 2024	
1.4 Nombre de la persona responsable de darle seguimiento a la evaluación y nombre de la unidad administrativa a la que pertenece:	
Nombre: C. José Carlos Hernández Caballero.	Unidad administrativa: Dirección de Presupuesto y Control Presupuestal, Secretaría de Finanzas y Tesorería General del Estado de Nuevo León.
C. Rodolfo Gallardo Lara.	Coordinación de la Unidad Técnica de Monitoreo y Evaluación, Secretaría de Finanzas y Tesorería General del Estado de Nuevo León.
1.5 Objetivo general de la evaluación: Analizar, a partir de una valoración cualitativa y cuantitativa de información documental correspondiente al Ejercicio Fiscal 2023, el desempeño de los Programas Presupuestarios, mediante la aplicación de criterios técnicos de evaluación que permitan determinar el apego al marco normativo del modelo de PbR- SED estatal, el avance en el cumplimiento de objetivos y metas programadas con base en indicadores de desempeño, así como identificar buenas prácticas para la mejora de la gestión por resultados, así como en materia de transparencia y rendición de cuentas.	
1.6 Objetivos específicos de la evaluación:	
1. Examinar la alineación del Programa con respecto a los instrumentos de la planeación del desarrollo estatal establecida por el Ente Público responsable de la ejecución del Programa. 2. Determinar si la justificación del Programa se sustenta mediante metodologías y mecanismos debidamente establecidos de planeación y diseño de programas públicos. 3. Identificar las buenas prácticas de operación y control que mejoren la gestión operativa del Ente Público responsable de la ejecución del Programa. 4. Valorar los principales resultados intermedios y finales, y a la vez observar la eficiencia en la gestión y operación en el cumplimiento de metas de desempeño, con el propósito de identificar los problemas o limitantes que obstaculizan la gestión de recursos. 5. Analizar la cobertura y focalización del Programa respecto a la atención del problema para el que fue creado. 6. Observar el grado de sistematización de la información referente al ejercicio y control de recursos como buena práctica que aporta a la rendición de cuentas y verificar el cumplimiento de la normatividad aplicable en materia de transparencia y acceso a la información pública. 7. Identificar los Hallazgos y los Aspectos Susceptibles de Mejora que permiten con su aplicación mejorar el desempeño en el uso del Programa en el corto y mediano plazo.	
1.7 Metodología utilizada en la evaluación: La Metodología de la Evaluación Específica del Desempeño está basada en las buenas prácticas llevadas a cabo y promovidas por el Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL), agregando y adecuando elementos útiles para la toma de decisiones del Ente Público responsable de la ejecución del Programa. En este sentido, los TdR fueron diseñados para que la evaluación genere información útil, rigurosa y homogénea, de tal forma que contribuya a mejorar la toma de decisiones.	

1. Descripción de la Evaluación

En el caso de la **Evaluación Específica de Desempeño**, los análisis se enfocarán principalmente en valorar la pertinencia de cómo se apega el Programa al marco normativo del modelo de PbR- SED estatal, la eficiencia con respecto al cumplimiento de objetivos y metas programadas con base en indicadores de desempeño y la relevancia de las buenas prácticas implementadas para mejorar la gestión por resultados, así como la transparencia y rendición de cuentas del Programa (Ver Imagen No. 1).

Imagen No. 1: Relevancia – Eficiencia – Pertinencia en el desempeño de los Programas.



Fuente: Elaboración propia basado en el Manual para la Operación del Presupuesto basado en Resultados y el Sistema de Evaluación del Desempeño. Gobierno del Estado de Nuevo León. Versión 1.0 – Octubre de 2023.
<https://evalua-pbr.nl.gob.mx/index.php/manual-pbr-nl/>

La evaluación conlleva un análisis de gabinete; esto es, un análisis valorativo de la información contenida en registros administrativos, bases de datos, evaluaciones, documentos normativos y técnicos oficiales y sistemas de información, entre otros; acopiados y enviados como “fuentes de información” por parte de la Unidad Técnica de Evaluación (UTE), y remitida por ésta, a la Instancia de Evaluación Externa, constituida para efectos del proceso de evaluación como Instancia Técnica Evaluadora (ITE). Para llevar a cabo el análisis de gabinete, la Instancia Técnica Evaluadora debe considerar como mínimo la información contenida en las fuentes de información agrupadas en una Bitácora de Información; no obstante, estos documentos son enunciativos más no limitativos; por lo que también se deberá recopilar información pública, dispuesta en los diferentes portales de internet que contienen información de transparencia presupuestal y gubernamental.

También, en caso de ser necesario, la evaluación lleva a cabo un trabajo de campo, el cual consiste en la realización de sesiones técnicas de trabajo presenciales o a través de medios digitales, con las personas servidores públicos que están involucrados en los procesos de administración, gestión y operación del Programa, las cuales deben ser convocadas por el evaluador externo en función de las necesidades de información complementarias que se requieran para realizar un análisis exhaustivo de las preguntas metodológicas de cada sección temática.

1. Descripción de la Evaluación

El enfoque de la metodología de análisis será predominantemente cualitativo, con un alcance descriptivo y técnicas de investigación de análisis documental.

Instrumentos de recolección de información:

Cuestionarios ___ Entrevistas___ Formatos___ Otros X Especifique: Bitácora de Información (información de gabinete) e información consultada en páginas oficiales del Gobierno del Estado de Nuevo León.

Descripción de las técnicas investigación y/o modelos utilizados para la evaluación:

- Técnica de investigación cualitativa. - Esta técnica nos permite llegar a soluciones fidedignas para los problemas planteados a través de la obtención, análisis e interpretación planificada y sistemática de los datos; y
- Técnica de investigación documental. - Esta técnica recopila antecedentes a través de documentos gráficos oficiales o de trabajo, cualquiera que éstos sean.

2. Principales Hallazgos de la Evaluación

2.1 Describir los hallazgos más relevantes de la evaluación:

I. Justificación y Contribución.

- El Ente Público responsable de la ejecución del Programa no proporcionó el árbol de problemas ni el árbol de objetivos respectivos.
- El Ente Público responsable de la ejecución del Programa no cuenta con un Diagnóstico Situacional como lo establece el Manual para la Operación del Presupuesto basado en Resultados y el Sistema de Evaluación del Desempeño.
- La población objetivo y atendida podría cuantificarse en términos de aforo, entendido como la cantidad de vehículos que cruzan en la caseta de cuota.
- El Fin del Programa está alineado al Plan Estatal de Desarrollo 2022-2027 de manera parcial, toda vez que, si bien está vinculado con el Objetivo General, no es monitoreado a través de un indicador de ese nivel de planeación.
- El Objetivo de Fin y Propósito del Programa están vinculados de manera indirecta al Objetivo del Desarrollo Sostenible *Lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles*.
- El Programa está alineado al Programa Sectorial de Movilidad y Planeación Urbana 2022 – 2027.

II. Orientación a Resultados.

- Con base en las atribuciones establecidas en el Reglamento Interno del organismo público descentralizado, en general, éste produce los bienes o servicios necesarios en la ejecución de los Componentes.
- En la página de internet del Ente Público se muestra una estructura orgánica del organismo diferente a la establecida en el Reglamento Interior.
- La generación de los Componentes C1, C2 y C3 cumplen con el Propósito del Programa, en cuanto al C4, no es preciso si se refiere a servicios para la atención de emergencias brindados o a llamadas de emergencias viales atendidas.
- El Ente Público destina recursos de Capítulo 6000. Obras Públicas al proyecto “Carretera Interserrana”.
- Si bien la sintaxis de los cuatro Componente cumple con lo que se establece en el Manual de Operación del PbR – SED y en la Guía para el Diseño de la Matriz de Indicadores para Resultados de la SHCP, en el caso del C2, C3 y C4 sus conceptos no son suficientemente claros.
- Los supuestos de los Componentes C2 y C3 se refieren a la consecuencia del Componente, pero no a algún riesgo que pudiese afectar su producción; el supuesto del Componente C4 no es claro.
- Las Actividades de los Componentes son, en algunos casos, redundantes, poco claros, insuficientes o no se refieren a los principales procesos lógicos secuenciales necesarios para producir un Componente.
- Algunos de los supuestos de los Componentes no son suficientemente claros.

2. Principales Hallazgos de la Evaluación

- El Propósito del Programa no necesariamente es consecuencia directa del resultado de los Componentes y de las Actividades respectivas.
- El Propósito de la MIR del Programa sí está claramente especificado y su redacción cumple con la sintaxis de los criterios técnicos; sin embargo, el supuesto no es un factor externo.
- La redacción del Fin se apega a la sintaxis que se establece en el Manual para la Operación de PbR-SED y la Guía para el Diseño de la Matriz de Indicadores para Resultados de la SHCP, pero incluye conceptos que se repiten; además, el supuesto no es un factor externo.
- Ninguno de los indicadores de Fin, Propósito y Componentes de la MIR es validado bajo el análisis CREMAA, por lo que no son consistentes con la lógica causal horizontal de MIR.
- Los seis indicadores analizados (Fin, Propósito y Componentes) miden de manera directa el nivel de objetivo del Programa en cada uno de sus niveles de desempeño, debido a que todos abordan factores relevantes.
- Los medios de verificación son congruentes con la lógica causal horizontal de la MIR del Programa porque son adecuados para alimentar la información de los indicadores.
- Los indicadores de desempeño del Programa se reportan en el portal de internet en materia de Presupuesto basado en Resultados “Evalúa PbR NL” (<https://evalua-pbr.nl.gob.mx/index.php/monitoreo/>), los cuales están disponibles para consulta pública a menos de tres clics.
- La Cuenta Pública contiene el Reporte de Avance Físico Financiero (RAFFI), no así los Informes de Avance de Gestión Financiera trimestral del Ente Público.
- Los avances de los indicadores capturados en el RAFFI presentan diversas inconsistencias y no se contó con información accesible que permitiera conocer la forma en que se cuantificaron.
- Con base en la información revisada y corregida, en 2023 cuatro de los seis indicadores de desempeño de la MIR presentaron una semaforización adecuada debido a que sus avances fueron mayores al 95%. En los otros dos indicadores la semaforización es insuficiente.
- Se practicó una evaluación de desempeño al Programa correspondiente al ejercicio fiscal 2019 del cual no se cuenta Posicionamiento Institucional; se desconoce si los ASM fueron implementados por el Ente Público.

III. Operación y Control del Programa.

- El Ente Público cuenta con una estrategia de cobertura que no es integral, es decir no abarca la totalidad de los tramos de las vialidades que opera (solo se contaron ejercicios de proyecciones de aforo para la Autopista Monterrey-Cadereyta y de la Tercera Etapa de Periférico del Área Metropolitana de Monterrey).
- Los estudios de aforo de las autopistas con que cuenta el Ente Público son congruentes con el diseño de la MIR del Programa.
- El Programa entregó 35,399,040 peajes, 42 proyectos de mantenimiento y 13 proyectos de rehabilitación; asimismo, atendió 1,263 llamadas por concepto de Accidentes.
- El Ente Público no registra, reporta ni publica información por Componente de manera oficial y detallada, bajo un enfoque de resultados sobre el ejercicio de los recursos del Programa.
- El Ente Público cuenta con 24 procedimientos generales del Sistema de Administración de Calidad sin formalizar, algunos de los cuales están relacionados de manera clara y precisa con la Mecánica de Operación de los Componentes C1, C2 y C3 del Programa, no así para el C4.
- De los 24 procedimientos generales, dos abordan mecanismos de supervisión; adicionalmente los contratos de operación de las autopistas establecen un Ingeniero Independiente que realiza tareas de análisis, calificación e inspección de las autopistas.
- La información trimestral reportada sobre el ejercicio no cumple con las características de congruencia ni granularidad; la del destino e indicadores no cumple con las características de homogeneidad, congruencia, granularidad ni cabalidad, mientras que las evaluaciones satisfacen estas cuatro características.

2. Principales Hallazgos de la Evaluación

- Existe evidencia documental sobre la coordinación y retroalimentación entre el Ente Público responsable de la ejecución del Programa y las instancias estatales responsables de revisar y validar la información reportada en el sistema, formato de reporte o anexo correspondiente.

IV. Análisis de Resultados.

- Las metas 2023 de los indicadores a nivel de Fin, Propósito y Componentes C1 y C3 son ambiciosas; la del Componente C2 está alineada a la capacidad operativa, mientras que para la del C4 no es posible determinar su idoneidad debido a que la redacción del indicador es ambigua.
- En la construcción de las metas de los indicadores de los Componentes C2 y C3, el Ente Público empleó como denominador la longitud total de las autopistas y no el número de kilómetros mantenidos o kilómetros rehabilitados.
- El Ente Público programó las metas de los indicadores de desempeño parcialmente a cabalidad y de acuerdo con su frecuencia de medición; además proporcionó justificaciones para aquellos casos en que no se cumplieron las metas 2023.
- Los nombres, métodos de cálculo y descripciones de los indicadores de desempeño son susceptibles de propuestas de mejora para la orientación a resultados.
- En 2023, los Gastos de Operación ejercidos con respecto al modificado mostraron una eficiencia de 86.4%, los Gastos de Mantenimiento exhibieron una eficiencia de 23.8% y los Gastos de Capital, de solo 17.86%.
- Los Gastos de Capital representaron el 56.2% del Presupuesto Modificado total (excluyendo el Capítulo 9000) y el 22.4% del Presupuesto Ejercido total.
- En 2023, el Gasto unitario con relación al presupuesto modificado fue de \$110.31 y de \$49.39 con respecto al presupuesto ejercido, para una eficiencia presupuestaria de 44.8%.
- El Ente Público dispone de información para cuantificar a detalle los gastos en los que incurre para generar los Componentes del Programa, sin embargo, el Formato del Reporte de Avance Físico Financiero no permite que la información se publique a ese nivel de detalle.
- La cadena presupuestaria del Ente Público no incluye dígitos relativos a Componentes alineados con el Clasificador por Objeto del Gasto, por lo que discrepa del esquema de programación del presupuesto de egresos de la Secretaría de Finanzas y Tesorería General del Estado.

V. Rendición de Cuentas.

- La página de internet de la Red Estatal de Autopistas de Nuevo León (<https://www.nl.gob.mx/es/rea>) no hace mención expresa al Programa Presupuestario ni de sus anexos normativos. Muestra algunos comunicados sobre la administración de autopistas, los cuales estarían relacionados con los Componentes de la MIR.
- Los resultados principales del Programa (ejercicio y control de los recursos y los resultados) son difundidos en el portal de internet del Ente Público de manera parcial.
- En la página de internet, el Ente Público pone a disposición números telefónicos y correos electrónicos de los responsables de las casetas de cobro por autopista, así como tarifas vigentes y la dirección del portal de facturación.
- El Ente Público cumple de manera parcial la Fracción VI artículo 95 de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Nuevo León, al poner a disposición información insuficiente sobre los indicadores en los portales de transparencia; además no da cumplimiento a la Fracción XLI de dicho artículo.

2.2 Señalar cuáles son las principales Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas (FODA), de acuerdo con los temas del Fondo o Programa evaluado.

2.2.1 Fortalezas:

- Los objetivos de Fin y Propósito del Programa están vinculados con los objetivos del Plan Estatal de Desarrollo 2022 – 2027 y con el Programa Sectorial de Movilidad y Planeación Urbana 2022 – 2027.

2. Principales Hallazgos de la Evaluación

- Con base en las atribuciones establecidas en el Reglamento Interno del organismo público descentralizado, en general, éste produce los bienes o servicios necesarios en la ejecución de los Componentes
- Los informes del Ingeniero Independiente se constituyen en un mecanismo de supervisión para verificar la correcta entrega de los bienes, servicios y tipos de apoyo (Componentes).

2.2.2 Oportunidades:

- Contemplar la incorporación de un Componente adicional en la MIR relativo a la construcción de kilómetros de autopistas.
- El Ente Público cuenta con proyecciones de aforo que permitirían integrar una estrategia de cobertura integral.
- El Ente Público cuenta con 24 procedimientos generales del Sistema de Administración de Calidad sin formalizar.
- Los nombres, métodos de cálculo y descripciones de los indicadores de desempeño son susceptibles de propuestas de mejora para la orientación a resultados.
- El Ente Público dispone de información para cuantificar a detalle los gastos en los que incurre para generar los Componentes, sin embargo, el formato del Reporte de Avance Físico Financiero no permite que la información se publique a ese nivel de detalle.

2.2.3 Debilidades:

- El Ente Público no cuenta con un Diagnóstico Situacional del Programa, como lo establece el Manual para la Operación del PbR-SED.
- En la página de internet del Ente Público se muestra una estructura orgánica del organismo diferente a la establecida en el Reglamento Interior.
- La Cuenta Pública contiene el Reporte de Avance Físico Financiero (RAFFI), no así los Informes de Avance de Gestión Financiera trimestral del Ente Público.
- Ninguno de los indicadores de Fin, Propósito y Componentes de la MIR es validado bajo el análisis CREMAA, por lo que no son consistentes con la lógica causal horizontal de MIR.
- Los avances de los indicadores capturados en el RAFFI presentan diversas inconsistencias y no se contó con información accesible que permitiera conocer la forma en que se cuantificaron
- El Ente Público no registra, reporta ni publica información por Componente de manera oficial y detallada, bajo un enfoque de resultados sobre el ejercicio de los recursos del Programa.

2.2.4 Amenazas:

- No se cuenta con un Posicionamiento Institucional y se desconoce el grado de implementación a los ASM derivados de la evaluación de desempeño practicada al Programa en 2020.
- Baja eficiencia del ejercicio presupuestal del Programa.
- La cadena presupuestaria del Ente Público no incluye dígitos relativos a Componentes alineados con el Clasificador por Objeto del Gasto.
- La página de internet de la Red Estatal de Autopistas de Nuevo León no hace mención expresa al Programa Presupuestario ni de sus anexos normativos.

3. Conclusiones y Recomendaciones de la Evaluación

3.1 Describir brevemente las conclusiones de la evaluación:

Los resultados de la Evaluación Específica de Desempeño practicada al Programa Presupuestario E212 Autopistas de cuota de calidad, eficiente y seguras arrojan que las principales áreas de oportunidad del Programa consisten en elaborar un Diagnóstico Situacional, en apego a las disposiciones del Manual para la Operación del PbR-SED, que comprenda, entre otros apartados, la identificación y cuantificación correcta de la población objetivo o área de enfoque, así como el análisis de la elaboración del árbol de problemas y el árbol de objetivos, incluida la correcta vinculación a los objetivos de la Matriz de Indicadores para Resultados, procurando que la

3. Conclusiones y Recomendaciones de la Evaluación

lógica causal vertical y la lógica causal horizontal de la MIR tengan consistencia, es decir, que las Actividades sean las necesarias, suficientes y establecidas de manera secuencial para producir los Componentes; que con la generación de los Componentes se logre el Propósito; que los supuestos en todos los niveles de desempeño estén correctamente establecidos; que los medios de verificación del indicador estén claramente identificados; que los indicadores de desempeño cumplan con los criterios CREMAA y que sus variables sean las adecuadas conforme a sus métodos de cálculo.

Por otra parte, se detectaron áreas de oportunidad para ajustar la clave presupuestaria del Ente Público con el fin de adoptar una presupuestación con base en Componentes, incorporar dicha definición en el Reporte de Avance Físico-Financiero, así como dar cumplimiento a la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Nuevo León, aunado a diversas recomendaciones orientadas a robustecer el seguimiento del desempeño del Programa.

Además, se considera necesario que se programen las metas para los indicadores de manera acorde con la capacidad presupuestal y operativa del Ente Público, se calculen correctamente los avances de los indicadores con base en soportes debidamente verificados, y se publiquen de forma homologada los avances en la Cuenta Pública, Informes de Avance de Gestión Financiera y Reportes de Avance Físico-Financiero, junto con el detalle que permita su validación. A continuación, se presentan las conclusiones por capítulo evaluado.

I. Justificación y Contribución.

Si bien el Ente Público opera la Autopista Monterrey-Cadereyta y el Periférico del Área Metropolitana de Monterrey mediante instrumentos legales establecidos, es necesario que como integrante de la estructura programática del Gobierno del Estado, el Programa en cuestión desarrolle un Diagnóstico Situacional, en apego a los requerimientos del Manual para la Operación del PbR-SED. Dicho documento permitirá contextualizar de manera estructurada el asunto o problema público a atender y revisar los objetivos e instrumentos de medición del Programa de una manera adecuada.

Se encontró que los objetivos de Fin y Propósito señalados en la MIR del Programa están vinculados con los objetivos de la Planeación del Desarrollo, esto es, al Plan Estatal de Desarrollo y al Programa Sectorial de Movilidad y Planeación Urbana 2022 – 2027, así como a los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

II. Orientación a Resultados.

Los objetivos que integran el resumen de la MIR del Programa están redactados bajo una sintaxis que cumple con las características técnicas señaladas en la Metodología de Marco Lógico. Sin embargo, se detectaron diversas áreas de oportunidad en cuanto a su definición para garantizar que la MIR cumpla con una Lógica Causal Vertical. Por ejemplo, las Actividades deben redefinirse bajo procesos lógicos secuenciales necesarios para producir un Componente –por lo menos tres Actividades por Componente– y de manera clara. En este caso, los procedimientos generales del Sistema de Administración de Calidad pueden ser una referencia para desarrollar dicha revisión.

En cuanto a los Componentes, se observó que el C2 y C3 pueden clarificarse para referirse a mantenimiento rutinario y mantenimiento mayor, respectivamente; además, dado que se observó que en el caso del C2, el mantenimiento no se efectúa a kilómetros de autopista propiamente, si no, más bien, a instalaciones y equipamiento, es factible la redefinición de este Componente. Con relación al C4, no es preciso si se refiere a servicios para la atención de emergencias brindados o a llamadas de emergencias viales atendidas, por lo que se sugiere clarificar. Además, se pone a consideración la factibilidad de incorporar en el Programa Presupuestario un Componente adicional referente a la construcción de autopistas.

3. Conclusiones y Recomendaciones de la Evaluación

Con relación al Fin, se considera que es repetitivo plantear en la redacción “contribuir a incrementar el uso de las autopistas” y “mediante el ofrecimiento de autopistas”. Se sugiere la redacción de Contribuir a incrementar el traslado terrestre de personas y mercancías mediante el ofrecimiento de autopistas de cuota, de calidad y seguras, previa elaboración del árbol del problema y del árbol de objetivos del Programa.

Por otra parte, los supuestos de todos los niveles de desempeño de la MIR son susceptibles a revisarse, toda vez que la mayoría no expresan factores externos, sino más bien situaciones que se refieren al cumplimiento del objetivo respectivo.

Por lo que toca a los indicadores de la MIR, no se validaron con base en los criterios CREMAA; al respecto se plantearon propuestas de mejora para asegurar la Lógica Causal Horizontal de la MIR. Es importante destacar que se identificaron algunas inconsistencias en los avances de los indicadores capturados en el RAFFI y, además, no se contó con información accesible que permitiera conocer la forma en que se cuantificaron dichos avances.

Se verificó que el Ente Público cuenta con reportes para documentar de manera periódica los resultados del Programa y que sus indicadores cuentan con umbrales de mínimo – máximo que permiten determinar el estatus de avance y cumplimiento de metas. Los reportes referidos son el Reporte de Avance Físico- Financiero (RAFFI) trimestral y anual que están disponibles al público en general, a menos de tres clics, en el portal de internet evalua-pbr.nl.gob.mx, así como en su Cuenta Pública, pero no así en los Informes de Avance de Gestión Financiera que se publican de manera trimestral.

La última evaluación de desempeño que se realizó al Programa correspondió al ejercicio fiscal de 2020. La evaluación practicada fue de Consistencia y Resultados, la cual determinó siete Aspectos Susceptibles de Mejora; sin embargo, no se contó con evidencia de que el Ente Público hubiera emitido Posicionamiento Institucional respecto a dichas recomendaciones ni aplicado algún mecanismo para darles seguimiento.

III. Operación y Control del Programa.

Se encontró que, si bien el Ente Público no cuenta con una estrategia de cobertura integral, la autopista Monterrey -Cadereyta y la Tercera Etapa del Periférico del Área Metropolitana de Monterrey han sido objeto de estudios de proyecciones de aforo que permitirán tener metas de atención para la red en su conjunto.

Para dimensionar los resultados del Programa en el ejercicio fiscal 2023 y con base en la información disponible, se identificó que con relación al Componente C1 se cobraron 35,399,040 peajes. Con respecto a los Componentes C2 y C3, se enlistaron 42 proyectos de mantenimiento y 13 proyectos de rehabilitación, un ejercicio que se pone a consideración del Ente Público para identificar con claridad el sustento del avance de los indicadores que se reporta en los RAFFIS. En cuanto al Componente C4, se ubicó en los registros del reporte del servicio telefónico de emergencias 1,263 llamadas por concepto de Accidentes. El presupuesto asociado a estos bienes y servicios no equivale el presupuesto total del Programa por lo que se consideró de importancia que el Ente Público registre, y publique información por Componente de manera oficial y detallada, bajo un enfoque de resultados sobre el ejercicio de los recursos del Programa.

De esta manera, se juzgó que la información trimestral reportada sobre el ejercicio no cumple con las características de congruencia ni granularidad, y la del destino e indicadores no cumple con las características de homogeneidad, congruencia, granularidad ni cabalidad. Por otra parte, se encontró que sí existe evidencia documental de coordinación y retroalimentación entre el Ente Público y la instancia estatal responsable de revisar y validar la información reportada en los formatos del PbR-SED.

3. Conclusiones y Recomendaciones de la Evaluación

IV. Análisis de Resultados.

Las metas 2023 de los indicadores a nivel de Fin, Propósito y Componentes C1 y C3 se juzgaron como ambiciosas, dada la disminución anual del Presupuesto Modificado que enfrentó el Programa. Por otra parte, en la construcción de las metas de los indicadores de los Componentes C2 y C3, el Ente Público empleó como denominador la longitud total de las autopistas y no el número de kilómetros mantenidos o kilómetros rehabilitados. No obstante lo anterior, para ese año cuatro de los indicadores revisados mostraron un cumplimiento adecuado y dos indicadores un cumplimiento insuficiente.

El Ente Público no identifica y cuantifica a detalle los gastos del Programa, en los que incurre para generar los bienes, servicios o tipos de apoyo (Componentes) que entrega. Con base en el presupuesto ejercido en 2023 por \$1,748,293,628.52 descontando el gasto por Deuda Pública, se calculó que el 75.0% se destinó en Gastos de Operación, 2.6% en Gastos de Mantenimiento y el restante 22.4% a Gastos de Capital.

La cadena presupuestaria del Ente Público no incluye dígitos relativos a Componentes alineados con el Clasificador por Objeto del Gasto, por lo que discrepa del esquema de programación del presupuesto de egresos de la Secretaría de Finanzas y Tesorería General del Estado.

V. Rendición de Cuentas.

En la página de internet del Ente Público se difunde de manera parcial la información relevante del Programa (anexos normativos, número de bienes otorgados agrupados por Componentes, metas y avances de los indicadores de desempeño, ejercicio y control de los recursos, etc.), por lo que se propone crear un sitio web con esta información. La página de internet pone a disposición números telefónicos, correo electrónico, dirección y horario de atención, así como las tarifas vigentes de las autopistas y un portal de facturación.

Se verificó, en la Plataforma Nacional de Transparencia y el Portal de Transparencia Nuevo León, que el Ente Público dio cumplimiento parcial a las Fracciones VI y XLI del artículo 95 de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Nuevo León, relativos a la información de los indicadores que permitan rendir cuentas de sus objetivos y resultados, y a evaluaciones y encuestas a programas financiados con recursos públicos, situación que motivó la formulación de una recomendación.

3.2 Describir las recomendaciones de acuerdo a su relevancia:

No. de Pregunta Metodológica	Recomendación	Alcance
1, 2, 3 y 4	Elaborar el Diagnóstico Situacional del Programa Presupuestario con base en los criterios y apartados establecidos en el Apartado 3.3 del Manual para la Operación del PbR-SED.	Reorienta
6, 7, 8 y 14	Redactar el Fin y los Componentes, así como los supuestos de la MIR, conforme a lo indicado en el Manual para la Operación del PbR-SED. Revisar que las Actividades de la MIR están definidas de manera lógica y secuencial y sean las suficientes. Valorar la factibilidad de incorporar un Componente adicional referente a la construcción de autopistas.	Reorienta
10	Adecuar el formato del Reporte de Avance Físico Financiero para incorporar los montos presupuestales de los Componentes.	Corrige

3. Conclusiones y Recomendaciones de la Evaluación

18	Incorporar, en la clave presupuestaria del Ente Público de su sistema de gestión financiera, la codificación pertinente que permita distinguir el presupuesto que se asigna a los Componentes del Programa Presupuestario.	Modifica
20	Registrar en el Sistema Estatal de Transparencia Nuevo León y en la Plataforma Nacional de Transparencia la información de la totalidad de los indicadores de la MIR, que sea coincidente con la Ficha Técnica y el RAFFI, así como las evaluaciones realizadas, para dar cumplimiento a las fracciones VI y XLI del artículo 95 de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Nuevo León.	Corrige

4. Datos de la Instancia Evaluadora

4.1 Nombre de los coordinadores de la evaluación: José Juan Silva Vanegas - Humberto Zapata Pólito.
4.2 Cargo: Director de Calidad - Asesor Externo en Gestión para Resultados.
4.3 Institución a la que pertenece: Instituto Nacional de Administración Pública (INAP) – Instituto de Estudios en Gobierno y Finanzas Públicas IEGFIP, S.C.
4.4 Principales colaboradores: Jorge Alberto Ávila Abud (Evaluador Senior).
4.5 Correo electrónico del coordinador de la evaluación: jjsilva@cecapmex.com / humberto.zapata@iegfip.com
4.6 Teléfono (con clave lada): (55) 6092 7580 / (33) 1601 6243

5. Identificación del (los) Programa(s)

5.1 Nombre del (los) programa(s) evaluado(s): **E212 Autopistas de cuota de calidad, eficientes y seguras**

5.2 Siglas: -

5.3 Ente público coordinador del (los) programa(s): Red Estatal de Autopistas de Nuevo León

5.4 Poder público al que pertenece(n) el(los) programa(s):

Poder Ejecutivo ☒ Poder Legislativo ☐ Poder Judicial ☐ Ente Autónomo ☐

5.5 Ámbito gubernamental al que pertenece(n) el(los) programa(s):

Federal ☐ Estatal ☒ Local ☐

5.6 Nombre de la(s) unidad(es) administrativa(s) y de (los) titular(es) a cargo del (los) programa(s):

5.6.1 Nombre(s) de la(s) unidad(es) administrativa(s) a cargo de (los) programa(s):

5.6.2 Nombre(s) de (los) titular(es) de la(s) unidad(es) administrativa(s) a cargo de (los) programa(s) (nombre completo, correo electrónico y teléfono con clave lada):

Nombre: Edgar Alejandro Robles Reyes
alejandro.robles@redestatal.com.mx
Tel.: 8196890265

Unidad administrativa: Dirección de Operaciones y Proyectos Estratégicos

Nombre: Jorge de Santiago Herrera
jorge.desantiago@redestatal.com.mx
Tel.: 8196890265

Dirección de Infraestructura

Nombre: Rebeca Gomez Sada
rebeca.gomez@redestatal.com.mx
Tel.: 8196890265

Dirección Administrativa

6. Datos de Contratación de la Evaluación

6.1 Tipo de contratación:

6.1.1 Adjudicación Directa ☐ 6.1.2 Invitación a tres ☐ 6.1.3 Licitación Pública Nacional ☐

6.1.4 Licitación Pública Internacional ☐ 6.1.5 Otro: (Señalar) ☒ Convenio Específico de Colaboración con el Instituto Nacional de Administración Pública, A.C.

6.2 Unidad administrativa responsable de contratar la evaluación: Dirección de Presupuesto y Control Presupuestal de la Subsecretaría de Egresos y Planeación Financiera, Secretaría de Finanzas y Tesorería General del Estado.

6.3 Costo total de la evaluación: \$800,400.00 (ochocientos mil cuatrocientos pesos 00/100 M.N., IVA incluido)

6.4 Fuente de Financiamiento: Recursos Fiscales

7. Difusión de la Evaluación

7.1 Difusión en internet de la evaluación: <https://evalua-pbr.nl.gob.mx/index.php/evaluacion-de-desempeno/>

7.2 Difusión en internet del formato CONAC: <https://evalua-pbr.nl.gob.mx/index.php/evaluacion-de-desempeno/>



Programa Anual de Evaluación 2024.